

## **UTKAST**

### **Regeringens proposition till riksdagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och vissa andra lagar**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

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

Genom ändringarna som föreslås i miljöskyddslagen för sjöfarten genomförs unionens förnyade 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 fartygsavfallens avgiftssystem och i bestämmelserna avseende undantag. Dessutom utvidgas tillämpningsområdet för 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 isbrytjänster för Trafikverket.

Vid sidan av det som nämns ovan föreslås ändringar i propositionen om fartygssäkerhetslagens hänvisningar till unionens lagstiftning och lagens definition av traditionsfartyg samt att bestämmelser som behövs för genomförandet av direktivet om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg tillsätts. I propositionen föreslås dessutom ändringar i fartygsregisterlagen som hänför sig till kopia av registreringsansökans åtkomsthandling och registermyndighetens rätt att radera fartyget från registret. I propositionen föreslås även ändring av bestämmelserna i lagen om sjöfartsskydd som hänför sig till säkerhetskontroll av fartyg som utförs av klassificeringssällskap. I lagen om marin utrustning föreslås dessutom vissa tekniska ändringar.

Lagarna om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten, fartygssäkerhetslagen och lagen om marin utrustning avses träda i kraft den 28 juni 2021. I lagarna om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås dock att vissa övergångsbestämmelser föreskrivs för att underlätta verkställandet av kommande krav för hamnar och fartyg. Lagarna om ändring av fartygsregisterlagen och lagen om sjöfartsskydd avses träda i kraft så fort 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.....	7
3.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn .....	7
3.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift.....	9
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 .....	12
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.....	34
4.2.3 Precisering av bestämmelsen om verkställandet av svaveldirektivet.....	35
4.2.4 Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg samt leverans av bränsle .....	35
4.2.5 Lämnande av fartyg som tillhandahåller isbrytjänster för Trafikledsverket utanför barlastvattenbestämmelsen .....	37
4.2.6 Fartygssäkerhetslagen .....	38
4.2.7 Fartygsregisterlagen .....	38
4.2.8 Lagen om sjöfartsskydd .....	39
4.2.9 Lagen om marin utrustning .....	40
5 Alternativa handlingsvägar .....	41
5.1 Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn .....	41

5.2	Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift.....	41
5.3	Om lagstiftningen inte ändrades utan bestämmelserna om oljeutsläppsavgiften skulle kvarstå som förut finns det risk för att skyddsnivån för den marina miljön skulle lida. Precisering av bestämmelsen om verkställandet av svaveldirektivet.....	41
5.4	Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg och leverans av bränsle .....	42
5.5	Lämnande av vissa fartyg som tillhandahåller isbryartjänster åt Trafikledsverket utanför barlastvattenbestämmelsen .....	42
5.6	Fartygssäkerhetslagen .....	42
5.7	Fartygsregisterlagen .....	43
5.8	Lagen om sjöfartsskydd .....	43
5.9	Lagen om marin utrustning .....	43
6	Remissvar .....	43
7	Specialmotivering .....	44
7.1	Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	44
7.2	Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	76
7.3	Lag om ändring av fartygsregisterlagen.....	78
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.....	79
7.5	Lag om ändring av lagen om marin utrustning .....	80
8	Bestämmelser på lägre nivå än lag .....	80
8.1	Bestämmelsen om mottagning av avfall från fartyg i hamn .....	80
8.2	Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift.....	82
8.3	Bestämmelsen om överföring av skadliga och farliga laster och avfall mellan fartyg samt leverans av bränsle .....	82
9	Ikraftträdande.....	83
10	Verkställighet och uppföljning .....	83
11	Förhållande till andra propositioner.....	84
12	Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	84
	<b>LAGFÖRSLAG</b> .....	89
	om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	89
	om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg .....	123
	om ändring av fartygsregisterlagen.....	126
	om ändring av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet .....	128
	om ändring av lagen om marin utrustning .....	129
	<b>BILAGA</b> .....	130
	<b>PARALLELLTEXTER</b> .....	130
	om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	130
	om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg .....	192
	om ändring av fartygsregisterlagen.....	196
	om ändring av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet .....	198
	om ändring av lagen om marin utrustning .....	199

## 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. 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. Förslagen om oljeutsläppsavgiften grundar sig på myndigheternas önskemål om att specificera rättsläget avseende oljeutsläppsavgiften och på myndigheternas observation om begränsningen av bestämmelsens regionala tillämpningsområde. Bakgrunden till förslaget om svavelutsläppsavgiften är behöriga myndigheters observation om den straffrättsliga sanktionens ineffektivitet som även Europeiska kommissionen har fäst uppmärksamhet vid. Behovet av ytterligare 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 motsvarande men temporärt avsedda förslag som i den här propositionen med avseende på 20 och 27 § i fartygsregisterlagen. I den här propositionen föreslås att dessa ändringar ska bli permanenta. Dessutom föreslås att registermyndigheterna får rätt 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 är 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-utvärdering 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.<sup>1</sup>

Kommissionen gav sitt förslag till förnyelse av det gamla fartygsavfallsdirektivet den 16.1.2018<sup>2</sup>. 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<sup>3</sup>. 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 utlåtande 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

---

<sup>1</sup> COM (2016) 168

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

<sup>3</sup> U 8/2018 rd

samt mellan unionen och den internationella bestämmelsen var bra.<sup>4</sup> Kommunikationsutskottet fäste även uppmärksamhet vid att man med avseende på avfallet som hanteras och tas emot även ska beakta dess lämplighet för det regionala avfallshanteringsystemet.<sup>5</sup>

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 avfallshanteringen. 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, hörts separat särskilt om genomförandet av fartygsavfallsdirektivet.

## **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 på så sätt förorenar och skräpar ner haven samt skadar den marina miljön och hälsan. Genom fartygsavfallsdirektivet förenhetligas ytterligare EU-lagstiftningen med Internationella sjöfartsorganisationens MARPOL-konvention. Genom unionens fartygsavfallsdirektiv regleras dock verksamheten i både 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 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. Innehållskravet för avfallets mottagnings- och hanteringsplaner är likaså mer detaljerade än tidigare. Bestämmelserna om

---

<sup>4</sup> KoUU 7/2018 rd

<sup>5</sup> MiUU 8/2018 rd

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 avfallets del grundar sig på en indirekt avgift, dvs. det så kallade "ingen specialavgift"-systemet, som grundar sig på HELCOM-rekommendationerna 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 i mån av möjlighet 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 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 passivt uppfiskat avfall. 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 undergrupp för forumet för hållbar sjöfart i Europa (European Sustainable Shipping Forum). Arbetet har inletts och författningarna bedöms bli klara våren 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 mottagningen och hanteringen av 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 Östersjöns marina miljöskyddskommission, nedan 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. Enligt 9 kap. 1 § 4 mom. i lagen gäller hamnens skyldighet att ta emot avfall från fartyg småbåtshamnar med minst 50 båtplatser eller 50 platser för vinterförvaring. På så sätt har bestämmelsen 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.

Några hundratals hamnar har 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 kring 50 handelssjöfartshamnar i Finland. Alla dessa har en avfallshanteringsplan som godkänts av en behörig myndighet, dvs. närings-, trafik- och miljöcentralen. Handelssjöfartens hamnar har på så sätt redan nu fungerande arrangemang för mottagning av avfall. 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.

Det finns kring 1300 småbåtshamnar i Finland. På grundval av uppgifterna från enkäten som skickats till hamnarna har minst 330 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 båtklubbers hemmahamnar med mindre än 50 platser och i gästbåts- och servicehamnar.

Avfallshanteringens kostnader beror framför allt på mängden och typen avfall som avlämnas i hamnen. Dessutom inverkar framför allt småbåtshamnarnas läge på avfallshanteringens kostnader eftersom priset för transporterna utgör en betydande del av avfallshanteringens helhetskostnader.

Hamninnehavaren ska ta ut en avgift av varje användare av hamnen för att täcka kostnaderna för hamnens avfallshantering. En avgift ska tas ut av fartyg som använder hamnen oberoende av 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 fiskefartyg eller fritidsbåtar.

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 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. 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 och MARPOL-konventionen. Dessutom inverkar den s.k. interventionskonventionen, dvs. den Internationella konventionen om ingripande på det öppna havet vid händelse av oljeföroreningsolyckor (FördrS 63/1976) och Konventionen om

skydd av Östersjöområdet marina miljö av år 1992 (nedan Helsingforskonventionen, FördrS 2/2000) på det nationella systemet för oljeutsläppsavgifter. Eftersom EU-lagstiftningen grundar sig på MARPOL-konventionen som unionens medlemsstater undertecknat har inte unionen gett någon annan harmoniserande lagstiftning för oljeutsläpp än det så kallade fartygsavfallsbrottsdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser, förnyat genom direktivet 2009/123/EG om ändring av direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser). Då EU-lagstiftningen använder medlemsstaternas efterlevnad av MARPOL-bestämmelserna som grundläggande utgångspunkt för oljeutsläpp finns det inte just någon direkt motivering eller tolkningshjälp för tolkningen av havsrättskonventionen i EU-lagstiftningen. Dock måste EU-lagstiftningens grundläggande principer beaktas som bl.a. omfattar en hög nivå på miljöskyddet.

I MARPOL-konventionen föreskrivs allmänt att på specialområden som definieras i konventionen garanteras högre skyddsnivå än på övriga havsområden. I bilaga I till MARPOL-konventionen föreskrivs om förebyggandet av föroreningar som oljan orsakar. I dess I kap. 1 bestämmelse har Östersjön definierats som ett specialområde där särskilda obligatoriska metoder måste tas i bruk för att förebygga förorening av havet. I kapitel 3 punkt C bestämmelse 15 i samma bilaga I föreskrivs å sin sida att alla utsläpp i havet från fartyg vars bruttodräktighet är minst 400 registerton är förbjudna då utsläppets oljehalt utan utspädning överstiger 15 miljondelar (ppm). Om utsläppsförbudet av olja som grundar sig på bestämmelsen i bilaga I till MARPOL-konventionen föreskrivs i 2 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. MARPOL-konventionen och 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).

För att effektivisera utsläppsförbudet av olja föreskrivs dessutom i 3 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten om oljeutsläppsavgiften som för närvarande är den enda administrativa sanktionen i miljöskyddslagen för sjöfarten. Oljeutsläppsavgiften föreskrevs initialt genom lagen om ändring av lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (s.k. fartygsavfallslagen)(1163/2005; RP 77/2005 rd). Eftersom påförande av administrativa sanktioner är snabbt och enkelt i förhållande till en straffrättslig process är administrativa sanktioner effektivare än straffrättsliga sanktioner, framför allt i situationer där fartyget endast är i genomfart på Finlands territorialhav eller ekonomiska zon. Dessutom är oljeutsläppsavgiften ekonomiskt mer kännbar än vad ett straffrättsligt straff för motsvarande gärning skulle vara, vilket centralt förbättrar systemets förebyggande effekt. Förutsättningen för påförandet av oljeutsläppsavgift är inte att reda ut vem av de fysiska personerna ombord på fartyget som orsakat utsläppet utan den påförs direkt till den fysiska eller juridiska person som är fartygets redare eller ägare. Myndigheten ska dock objektivt kunna påvisa att utsläppet härstammar från ifrågavarande fartyg. Som bevis för detta kan till exempel fotografier, videoinspelningar, fartygsprover och vattenprover tagna under övervakningsflygningar eller båtpatrulleringar användas. Gränsbevakningsväsendet som påför avgiften ber om expertutlåtanden om oljeutsläppets miljöpåverkan av Finlands miljöcentral och för analyseringen av oljeprovorna ansvarar Centralkriminalpolisen.

Det har dock inte ansetts motiverat att frångå 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. Utgångspunkten i FN:s havsrättskonvention är Hugo Grotius gamla

tankar om Mare Liberum och därmed det starka företrädet för flaggstatens jurisdiktion. I artikel 220 i havsrättskonventionen föreskrivs dock om kuststaternas genomförandeåtgärder i frågor som hänför sig till den marina miljön. Enligt kapitel 6 i artikeln i fråga påförs dock oljeutsläppsavgift för brott mot utsläppsförbudet som begås av utländska fartyg i genomfart i Finlands ekonomiska zon 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.

Kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö HELCOM statistikför observerade oljeutsläpp på Östersjöområdet i årligen publicerad statistik. Enligt en undersökning som HELCOMs projekt BRISK gjorde åren 2009-2012 betonar risken för olagliga oljeutsläpp på Östersjön till Finska viken. Undersökningen var den första enhetligt utförda analysen av oljeutsläpp och deras konsekvenser som omfattade hela Östersjön. I undersökningen utreddes även den marina miljöns ekologiska känslighet för oljeutsläpp inom hela Östersjöområdet. I utredningen framgår att ett annat område som är särskilt känsligt för oljeutsläpp, vid sidan av Danmarks sund, är Finlands sydkust och Skärgårdshavet. Detta innebär att den ekologiska känsligheten och den höga trafikmängden (varav en stor del är oljetransporter) tillsammans gör att Finlands kust är särskilt sårbar för oljeutsläpp, även enligt Östersjöns skala.

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.

Högsta domstolen behandlade en oljeutsläppsavgift som påförts ett utländskt fartyg i Finlands ekonomiska zon i sitt förhandsavgörande HD 2019:61 och ansåg att det i fallet i fråga inte hade visats att oljeutsläppet medfört sådan omfattande skada eller risk för omfattande skada som avses i 3 kap. 1 § i mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten för Finlands kustlinje eller relaterade intressen eller för naturresurserna i Finlands territorialhav eller ekonomiska zon. Således saknade finska staten i egenskap av kuststat behörighet att påföra en oljeutsläppsavgift till det utländska fartyget som var på genomfart i Finlands ekonomiska zon. Tolkningen av lagen, enligt vilken tröskeln för omfattningen av utsläppets skada eller risken för skada är jämförelsevis hög, visade att det för säkerställande av funktionen och effektiviteten för systemet med oljeutsläppsavgift är nödvändigt att precisera lagstiftningen, särskilt med avseende på oljeutsläpp inom den ekonomiska zonen. Risken är att utländska fartyg som är på genomfart i och med tolkningen utnyttjar den uppkomna situationen och underlåter sig att följa utsläppsförbudet av olja inom Finlands ekonomiska zon. I detta avseende borde lagstiftningen preciseras för att kunna säkerställa att finländska myndigheter även i fortsättningen har tillgång till effektiva sanktionsåtgärder för att ingripa i oljeutsläpp från utländska fartyg inom den ekonomiska zonen, dock med beaktande av gränserna i internationell lagstiftning.

### **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.

Såsom konstaterades ovan om svavelutsläppsavgiften i avsnitt 3.3 granskade Europeiska sjösäkerhetsbyrån EMSA år 2018 åtgärderna som Finland vidtagit för att genomföra svaveldirektivet. I samband med granskningen upptäcktes fem brister varav en är sanktionssystemet som beskrivs ovan. Övriga brister hänförde sig till provtagning i samband med leverans av bränsle, ackreditering av laboratorier, övervakning av bränsleleverantörerna och anmälningar till kommissionen. Bristen avseende ackrediteringen av laboratorier har redan åtgärdats. Den här propositionen är avsedd att åtgärda resten av 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 kallad STS-operation) 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 ifrågakvarande 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 brådskande 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.

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. Isbrytjänster beställs avtalsenligt från det statsägda Arctia Shipping 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 isbrytjänster åt Trafikledsverket. Bestämmelsen ska tillämpas på dessa inom de närmsta åren. Med beaktande av den återstående livslängden för de fyra kvarvarande fartygen i fråga och anordningarnas installationskostnader är det motiverat att lämna dem utanför bestämmelsen. På utländska fartyg som producerar fördragsbaserade isbrytjänster 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 isbrytjänster.

### **3.6 Fartygssäkerhetslagen**

Den allmänna lagstiftningen om fartygssäkerhet har sammanställts i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), nedan 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 (169/2019) år 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.

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 ifrågasvarande 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 eventuella störningssituationer under normala förhållanden eller andra exceptionella situationer i samhället. I syfte att förutse kommande krissituationer och begränsningar bör det säkerställas att registreringen av fartyg är smidig och att fartygen hålls kvar i trafik. Genom ändringen underlättas den administrativa bördan för aktörerna i och med att åtkomsthandlingen ska 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 brådslande.

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 på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004, nedan 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 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 trädde i kraft den 1 juni 2020. Den nya 4 a § möjliggör under covid-19-pandemin att Transport- och kommunikationsverket kan 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-epidemin 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 juni 2020 har några bemyndiganden gjorts och möjligheten har välkomnats. 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.

De mest betydande ändringarna är avlägsnandet av gränsdragningen avseende hamnens småskalighet i den nationella definitionen av en hamn. Det är svårt att exakt uppskatta antalet nya hamnar inom tillämpningsområdet eftersom Finland inte har något hamnregister eller någon plats där officiell, omfattande information om antalet hamnar och deras placering kan samlas in. Privata aktörer samlar in och erbjuder information om hamnar som betjänar båtförare men

dessa är inte heller helt omfattande. Det finns heller ingen omfattande information om antalet fiskehamnar och små hamnar som betjänar passagerarfartyg i inrikestrafik, dvs. förbindelsefartyg och vattenbussar. Det uppskattas dock att åtminstone flera hundra små hamnar kommer att omfattas av bestämmelsen. Dessa utgörs främst av småbåtshamnar, fiskehamnar och hamnar som används av förbindelsefartyg eller vattenbussar. 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. En stor del av dessa hamnar har dock redan nu ordnat med avfallshantering bland annat till följd av skyldigheten att förhindra nedskräpning enligt 76 § i avfallslagen.

För att lindra konsekvenserna av ändringarna som utvidgningen av tillämpningsområdet förutsätter föreslås att bryggor vid privatpersoners fastigheter samt likställda bryggor, såsom gemensamma stränder och bryggor vid stugor, ska lämnas utanför bestämmelsens tillämpningsområde. Bestämmelsen ska heller inte tillämpas på små hamnar vid insjöar, såsom småbåtshamnar med under 25 båtplatser, eftersom direktivet endast berör havsområden. Försvarens och Gränsbevakningsväsendets hamnar skulle av operativa orsaker lämnas utanför bestämmelsens tillämpningsområde.

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. För avfallshanteringen i förbindelsefartygs- och vattenbusshamnarna antas inga mer detaljerade krav än nämnda huvudbestämmelse. För övriga hamntyper antas å andra sidan mer preciserade krav som grundar sig på nationell prövning och med vilka man strävar efter att säkerställa adekvata mottagningsanordningar i olika typer av hamnar. Separata insamlingskrav omfattar därför sådana avfallsfraktioner som avlämnas i hamnen från fartyg som normalt använder den här typen av hamn.

För fiskehamnar föreslås förutom minimikrav även skyldighet att motta åtminstone blandavfall.

Kraven för småbåtshamnar beror på hamnens storlek och användningsändamål. Vid mindre småbåtshamnar ska avfall från fartyg som normalt använder hamnen tas emot enligt direktivet. Hamnar med minst 25 båtplatser ska dessutom ta emot toalettavfall och fast avfall. I hemmahamnar, dvs. hamnar där fartyg huvudsakligen stannar minst tre dygn, ska åtminstone ordna mottagning av oljehaltiga avfall, toalettavfall, fast avfall och farligt avfall. 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.

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 handelssjöfartshamnarna som redan nu registrerats i SafeSeaNet matar in information i systemet själva. För övriga hamnar föreslås att myndigheten som godkänner hamnens avfallshanteringsplan, dvs. den kommunala miljömyndigheten eller närings-, trafik- och miljöcentralen, registrerar de viktigaste uppgifterna via det nationella datasystemet till SafeSeaNet. Eftersom myndigheterna som övervakar hamnarnas avfallshanteringsplaner inte tidigare har använt systemet för hantering av information inom sjöfarten ser Transport- och kommunikationsverket i egenskap av huvudsaklig användare av systemet till att tillsynsmyndigheterna har tillräcklig kunskap och rättigheter för en smidig användning av systemet. Vid behov kan Transport- och kommunikationsverket skapa ett förenklat nationellt system för hantering av information som endast gäller hamnar och deras avfallshanteringsplaner och i vilket tillsynsmyndigheterna kan mata in information. 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 bärförmåga på över 1 350 ton.

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 passivt uppfiskat avfall, dvs. avfall som samlas i nätet under fiskeinsatsen. Kommissionen antar en genomförandeakt om insamling och rapportering av information enligt vilken ärendet avses föreskrivas genom förordning av statsrådet. Avsikten är att Naturresursinstitutet samlar in information till exempel 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 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. 10 § och 10 kap. 6 § i specialmotiveringarna samt i avsnitt 8.1.

#### 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. 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 mineralolja 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.

Oljeutsläppsavgiften föreskrevs initialt genom lagen om ändring av lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (s.k. fartygsavfallslagen)(1163/2005; RP 77/2005 rd). 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 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 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. 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 det förnyade 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 man tillsvidare endast tagit prover från bränsleleverantörernas tankar eller från fartygets bränsletankar. 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 kap. föreskrivs dessutom om myndigheternas behörighet och uppgifter avseende fartygens trafikidkares, ägares, agents eller befälhavares skyldighet att utarbeta STS-planer för oljelasterna och överlämna förhandsanmälan om STS-operationen.

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 Lämnande 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 av behandlingsanordningar för barlastvatten är utmanande och dyrt. 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.

#### 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. År 2017 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2017/2108 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (nedan non-SOLAS-direktivet). I samband med ändringen av det här 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 Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg, nedan stabilitetsdirektivet, för att genomföra nödvändiga bestämmelser. Stabilitetskraven för fartyg föreskrivs i enlighet med fartygets storlek, typ och trafikerade rutt i SOLAS-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). 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 upprättat 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 i störningssituationer under normala förhållanden eller i andra exceptionella situationer i samhället 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 också i exceptionella situationer. Överlämnandet av en kopia av handlingen underlättar också aktörernas administrativa börda. 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 tre månader 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 4 a § i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004) ändras så att dess temporära giltighetstid ändras till permanent. Genom den föreslagna ändringen bemyndigas Transport- och kommunikationsverket 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 även efter det att giltighetstiden för den nuvarande 4 a § har löpt ut (31.12.2021). Syftet är att trygga en smidig gods- och fraktrafik 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 Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG, nedan 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 Försvarmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg säljs till en privat näringsidkare som registrerar fartyget under finsk flagg. Försvarmaktens 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*

De mest betydande föreslagna ändringarna omfattar kraven på småbåtshamnarnas avfallshantering. Organiseringsansvaret för avfallshanteringen föreslås utvidgas till alla småbåtshamnar som omfattas av lagens tillämpningsområde, då kravet tillsvidare endast gäller småbåtshamnar med minst 50 platser. Dessutom utvidgas definitionen av hamnen så att begränsningen avseende hamnens småskaliga konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder avlägsnas från definitionen för kustens del.

Det bör påpekas att informationen om hamnarna är väldigt splittrad eftersom det i Finland inte finns något enhetligt hamnregister och uppgifterna är spridda i olika inofficiella källor. På Finlands havsområde (exklusive Åland) finns minst 195 gästhamnar eller anlöpshamnar med under 50 platser.<sup>6</sup> Av dessa är en del hemmahamnar eller verksamma i samband med aningen större hemmahamnar och kan därmed redan omfattas av bestämmelsen om avfallshantering i miljöskyddslagen för sjöfarten. Enligt meteorologiska institutets uppgifter finns det drygt 200 småbåtshamnar med under 50 platser.<sup>7</sup> I ovannämnda siffror saknas å andra sidan en stor grupp av bland annat segelföreningars eller andra föreningars egna utflyktsöar. Det finns inget register över hemmahamnar men de kan uppskattas uppgå till minst 200 vid kusten och varav uppskattningsvis en fjärdedel har under 50 platser. Således kommer bestämmelsen att omfattas av uppskattningsvis minst 250 småbåtshamnar med under 50 platser vid kusten.

---

<sup>6</sup> Suomen Vierassatamat Oy

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

Vid insjöar lämnas fortfarande hamnar vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder är små utanför bestämmelsens tillämpningsområde. Tolkningen av småskaligheten ändras så att bestämmelsen är tillämplig på alla småbåtshamnar med minst 25 platser. Vid insjöarna finns det minst 310 gästhamnar varav 30 stycken med 25–49 platser. Största delen har under 25 båtplatser. Det finns ingen statistik över hemmahamnarnas antal vid insjöarna och det är därför omöjligt att exakt uppskatta antalet småbåtshamnar som kommer att omfattas av bestämmelsen. De torde uppgå till åtminstone flera tiotal.

Dessa uppskattningsvis minst 600 småbåtshamnar ska således i fortsättningen ordna avfallshantering och ha avfallshanteringsplaner. För närvarande har uppskattningsvis minst 350 småbåtshamnar en avfallshanteringsplan så antalet hamnar som omfattas av skyldigheten att ordna avfallshantering kommer närmare dubblas. Kostnaderna för att ordna avfallshantering beskrivs separat för småbåtshamnar av olika storlek nedan. Kommunen tar ut en avgift av småbåtshamnen för godkännandet av avfallshanteringsplanen. Avgifterna varierar kommunvis men är kring 250–300 euro.

Småbåtshamnarnas krav föreslås graderas enligt användningen av och storleken på hamnen så att på hamnar med under 25 platser på havsområdet där båtar huvudsakligen stannar under 3 dygn tillämpas endast minimikravet enligt fartygsavfallsdirektivet. Det finns minst 100 sådana hamnar vid kusten.<sup>8</sup> Så som ovan beskrivs lämnas småbåtshamnar med mindre än 25 platser utanför bestämmelsens tillämpningsområde. Dessa hamnar ska ha mottagningsanordningar som är tillräckliga för mottagning av avfall från fartyg som normalt använder hamnen. Innehållet i kravet på att ordna tillräckliga mottagningsanordningar beror på fartygen som använder hamnen och det är därmed utmanande att göra en omfattande bedömning av konsekvenserna för hamnarna. Eftersom en betydande del av dessa hamnar är utflyktshamnar och andra små hamnar där det tillsviare inte finns avfallshantering lär största delen av dessa ha behov av att ordna åtminstone insamling av blandavfall. Å andra sidan samlar en del av dessa hamnar redan nu upp åtminstone blandavfall enligt skyldigheten i 76 § i avfallslagen. I vissa hamnar kan det finnas behov av att även ordna uppsamling av toalettavfall. Kostnaderna för uppsamling av blandavfall är för den här storlekens hamnar i genomsnitt kring 1 000 euro per år då båtsäsongen pågår cirka fyra månader och avfallskärnen töms varje vecka. Kostnadsuppskattningen omfattar anskaffnings- eller hyreskostnader för avfallskärl samt kostnader för transport och hantering av avfallet. Installationskostnaderna för tömningsanordningarna för toalettavfall kan uppgå till 50 000 euro varmed engångsinvesteringen är betydande. De årliga kostnaderna för hanteringen av toalettavfall är uppskattningsvis några tusen euro.

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. Således är det inte möjligt att göra en tillförlitlig generell bedömning av avfallshanteringskostnaderna för en hamn.

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

---

<sup>8</sup> Johansson et al, Model for leisure boat activities and emissions - implementation for the Baltic Sea. Ocean Science Discussions 2020.

förutsätts inte av alla hamnar att till exempel ordna möjlighet till mottagning av toalettavfall om fartygen som använder hamnen kan tömma toalettavfallet i en annan mottagningsanordning som finns på nära avstånd. Avtalet medför självklart kostnader för hamninnehavaren men kostnaderna bedöms vara avsevärt lägre än kostnaderna för anskaffning och upprätthållning av en mottagningsanordning.

Med beaktande av faktorerna ovan uppskattas de årliga kostnaderna som bestämmelsen medför för en enskild småbåtshamn med under 25 platser variera mellan 0 och 3 000 euro.

Lagens minimikrav för en tillräcklig avfallshantering gäller även alla andra småbåtshamnar och dessutom för större gästhamnar, dvs. småbåtshamnar med minst 25 båtplatser, ställs ett direkt krav på att ta emot fasta avfall och toalettavfall. Det finns minst 300 av dessa hamnar varav över hundra finns vid kusten.<sup>9</sup> Av dessa hundra hamnar är en del visserligen hemmahamnar som omfattas av strängare krav. Många av dessa sammanlagt 300 hamnar torde redan ha ordnat mottagning av blandavfall. Enligt 76 § i avfallslagen ska en hamninnehavare i syfte att förhindra nedskräpning ordna med tillräcklig avfallsinsamling och andra avfallshanteringstjänster på området så i det här avseendet ska åtminstone insamling av blandavfall ordnas redan nu. Om insamling av blandavfall inte har ordnats uppskattas kostnaderna vara i genomsnitt minst 1 000 euro per år. För majoriteten av gästhamnarna med minst 25 platser medför åtminstone mottagningen av toalettavfall nya kostnader. Dessa småbåtshamnar med över 25 platser kan också använda sig av möjligheten att avtala om användningsrätt av mottagningsanordningar vilket särskilt skulle lindra kostnaderna för mottagning av toalettavfall. På så sätt uppskattas kostnaderna motsvara de nuvarande kostnaderna för större småbåtshamnar och hemmahamnar eftersom så gott som alla dessa hamnar har ordnat insamling av blandavfall och cirka hälften har även insamling av toalettavfall och gråvatten. På grundval av svaren på enkäten som genomfördes på Suomen Purjehdus ja Veneily ry:s medlemshamnar kan kostnaderna uppskattas variera från cirka 200 euro till högst 3 000 euro. Typen av insamlat avfall, antalet båtplatser och hamnens läge har dock betydande inverkan på kostnaderna.

Den tredje småbåtshamnkategorin är hemmahamnarna, dvs. hamnar där fartyg huvudsakligen stannar minst tre dygn. Det finns sammanlagt minst 300 sådana hamnar vid kusten och insjöarna. Av dessa hamnar förutsätts mottagning av oljehaltiga avfall, fast avfall, farliga avfall och toalettavfall enligt nuvarande lagstiftning för småbåtshamnar med minst 50 platser. Troligtvis har majoriteten av dessa hamnar minst 50 platser och ska redan uppfylla ifrågavarande krav. Tilläggskostnaden för hamnarna ifråga beror på vilka avfall hamnen för närvarande tar emot. Antagligen insamlas redan någon form av avfallsfraktioner i dessa hamnar men inte alla som nämns ovan som föreslås förutsättas. Nästan alla hamnar som svarade på enkäten som skickades till Suomen Purjehdus ja Veneily ry:s medlemshamnar har mottagning av blandavfall. Insamling av toalettavfall och gråvatten har ordnats i hälften av hamnarna. Andra kommunala avfallsfraktioner än blandavfall, dvs. till exempel plast, glas och metall insamlas i en tredjedel av hamnarna som svarade på enkäten. I en tredjedel insamlas även oljiga avfall samt övriga farliga avfall såsom ackumulatörer och batterier samt målfärger. Beroende på hamnens storlek och läge uppskattas tilläggskraven som beskrivs ovan medföra i genomsnitt cirka 1 000–3 000 euro i årliga kostnader dock med variation från totalt 0 till 5 000 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

---

<sup>9</sup> Johansson et al, Model for leisure boat activities and emissions - implementation for the Baltic Sea. Ocean Science Discussions 2020.

hamnarnas kostnader slutligen betalas av båtförarna via hamnavgifterna och segelföreningarnas medlemsavgifter. I och med kostnaderna som beskrivs ovan uppskattas hamnavgifterna för de enskilda gäst- och utflyktshamnarnas 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 fast avfall (minst blandavfall) och toalettavfall. Däremot lär insamling av farliga avfall och oljiga avfall närmast ordnas i större hemmahamnar för närvarande.

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.

Fiskehamnarna omfattas för närvarande av separata insamlingskrav (oljehaltiga avfall, avfall som innehåller skadliga flytande ämnen, toalettavfall, fasta avfall, avfall från avgasrening och lastrester) enligt 9 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten men en stor del av fiskehamnarna är så små att bestämmelserna i 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten inte tillämpas på dessa enligt definitionen av en hamn i 1 kap. 2 §. Begränsningen om småskalighet har dock inte tillämpats konsekvent. En del av de stora fiskehamnarna där det årligen lastas miljontals kilo fångst har ingen avfallshanteringsplan men å andra sidan har många väldigt små hamnar som lastar tusentals kilo fångst en avfallshanteringsplan som godkänts av närings-, trafik- och miljöcentralen. I och med avlägsnandet av begränsningen avseende hamnens småskaliga konstruktioner och tjänster samt användarantal och avfallsmängd omfattas i fortsättningen uppskattningsvis över 200 fiskehamnar av bestämmelsen. Det är dock svårt att exakt uppskatta antalet nya hamnar som kommer att omfattas av bestämmelsens tillämpningsområde eftersom det inte finns någon omfattande information om antalet avfallshanteringsplaner för fiskehamnar. I fiskehamnarna ska åtminstone mottagning av avfall från fartyg som normalt använder hamnen och blandavfall ordnas. I fiskehamnarna bedömer man att det i regel redan finns insamling av blandavfall.

Godkännande av avfallshanteringsplanen medför även kostnader för fiskehamnarna. Avfallshanteringsplaner för stora fiskehamnar godkänns av regionala närings-, trafik- och miljöcentralen som föreslås få rätt att ta ut en avgift för godkännande av avfallshanteringsplanen. 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 av avgifternas storlek som närings-, trafik- och miljöcentralen och de kommunala miljöförvaltningsmyndigheterna tar ut av fiskehamnarna.

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 hamnar som betjänar förbindelsefartyg och vattenbussar att omfattas av kraven i 9 och 10 kap. i lagen. Således ska även de ordna avfallshantering och utarbete 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. Hamnarna som används av förbindelsefartyg och vattenbussar har 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 förutsätta 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. 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 samt hjälpa andra myndigheter att föra in uppgifter som fartygsavfallsdirektivet förutsätter i unionens SafeSeaNet-system.

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. Avsikten i undantagsförfarandet för förbindelsefartyg är att tillämpa en lägre avgift varmed Transport- och kommunikationsverkets totala belopp för avgiftsersättningar för behandlingen av undantagen sänks en aning.

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka fartygens 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. Den föreslagna ändringen bedöms medföra vissa konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets ekonomi och resurser.

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 ett tiotal. Behandlingen av en avfallshanteringsplan räcker i genomsnitt några 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 uppskattningsvis då högst 500 dagsverken. Avfallshanteringsplanerna föreslås i fortsättningen vara i kraft fem år eller tills hamnens verksamhet ändras avsevärt varmed uppgifterna fördelas på olika år. Det årliga tilläggsarbetet uppskattas således vara 100-150 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 vilket lindrar närings-, trafik- och miljöcentralens börda som avfallshanteringsplanerna orsakar. Det är dock bra att beakta de utökade uppgifterna i närings-, trafik- och miljöcentralernas finansiering.

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 miljöförmyndigheten godkänner uppskattas tvådubblas från den nuvarande uppskattningen 350 hamnar till totalt minst 600 hamnar. Hamnarna kan dock upprätta gemensamma avfallshanteringsplaner varmed den kommunala miljöförmyndigheten inte måste godkänna 1300 avfallshanteringsplaner. Dessutom medför godkännandet av små fiskehamnars avfallshanteringsplaner uppgifter för de kommunala miljöförmyndigheterna. Det uppskattas att det finns ett par hundra sådana hamnar. Behandlingen av en avfallshanteringsplan tar uppskattningsvis högst ett dagsverke för den kommunala miljöförmyndigheten. Den administrativa bördan som ändringarna orsakar riktas särskilt till kustkommunerna där det finns många småbåtshamnar med under 50 platser. Å andra sidan kan kommunen ta ut en avgift för godkännandet av avfallshanteringsplanen.

Närings-, trafik- och miljöcentralerna och de kommunala miljöförmyndigheterna ska dessutom föra in avfallshanteringsplanens centrala uppgifter i unionens SafeSeaNet-system. Den här effekten kommer särskilt att betonas de första åren efter att lagen trätt i kraft då uppgifterna ska föras in i systemet första gången. Uppgiften gäller främst kommunernas miljöförmyndigheter eftersom majoriteten av hamnarna vars avfallshanteringsplaner godkänns av närings-, trafik- och miljöcentralen är skyldiga att föra in avfallshanteringsplanens centrala uppgifter själva i unionens SafeSeaNet-system via systemet för hantering av information inom sjöfarten. Eftersom miljömyndigheterna på regional och lokal nivå ansvarar för inmatningen av uppgifterna fördelas arbetsmängden som inmatningen av hamnarnas uppgifter i systemet på flera aktörer. Uppgiften sysselsätter miljömyndigheterna till viss del och betydligt i stora städer och kommuner med många småbåtshamnar. Det är för närvarande väldigt svårt att bedöma hur mycket tid det går åt till inmatningen av uppgifterna om en hamn eftersom man ännu inte känner till på vilket sätt uppgifterna ska matas in. Rapporteringssättet beror på hurudant användargränssnitt Europeiska sjösäkerhetsbyrån utvecklar för SafeSeaNet-systemet. Det har varit tal om en internetbaserad rapporteringskanal som administrativt skulle vara väldigt lätt. Finland strävar dock efter att påverka att systemet som väljs är så enkelt som möjligt och att den kommande administrativa bördan är så liten som möjligt för myndigheterna. Därefter då uppgifterna har förts in i systemet kommer upprätthållandet och uppdateringen av uppgifterna att ganska måttligt sysselsätta en enskild miljömyndighet på årsnivå.

Motsvarande skyldighet gäller rapporteringen av undantag avseende skyldigheten att ge kvitto i SafeSeaNet-systemet. Informationen om undantag ska föras in i systemet av myndigheten som godkänner ifrågasvarande hamns avfallshanteringsplan, dvs. den kommunala miljöförmyndigheten eller närings-, trafik- och miljöcentralen. Det är dock svårt att bedöma uppgiftens omfattning i det här skedet eftersom man inte känner till om skyldigheten att rapportera om undantag även gäller sådana hamnar som inte kan ta emot fartyg som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde och till vilka kvitto borde ges. Ärendet har diskuterats med kommissionen och Finland understöder tolkningen om att undantag endast måste rapporteras för sådana hamnar som kan ta emot fartyg som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde, dvs. fartyg med en bruttodräktighet på över 300 GT. På så sätt lämnas majoriteten av småbåtshamnarna och de små fiskehamnarna samt hamnarna som förbindelsefartyg och vattenbussar använder utanför bestämmelsen vilket minskar antalet rapporteringsuppgifter som kommer till den kommunala miljöförmyndigheten.

För att NTM-centralerna och de kommunala miljömyndigheterna ska ha beredskap att mata in andra än handelssjöfartshamnarnas uppgifter i unionens SafeSeaNet-system ska Transport- och kommunikationsverkets som huvudanvändare av systemet för hantering av information inom sjöfarten Portnet erbjuda tillräckliga utbildnings- och stödtjänster för miljömyndigheterna. Som stödtjänster anses en slags rådgivning för systemet och beviljande av nödvändiga användarrättigheter till miljömyndigheterna. Utbildnings- och stödtjänsterna uppskattas

åtminstone i initialskedet medföra betydande sysselsättning, uppskattningsvis cirka 0,5 årsverken under de två första åren efter att lagen trätt i kraft. Åren därefter sysselsätter utbildnings- och stödtjänsterna cirka 25 dagsverken på årsnivå. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket utarbeta ett förenklat användargränssnitt i det nationella datasystemet som lämpar sig för miljömyndigheterna. Detta kan uppskattas sysselsätta cirka 0,2 årsverken året då lagen träder i kraft.

Närings-, trafik- och miljöcentralernas och de kommunala miljöförvaldningarnas uppgifter ökar i och med att antalet hamnar som omfattas av bestämmelsens tillämpningsområde också ökar genom tillsynen av hamnarna. I 12 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs redan nu att närings-, trafik- och miljöcentralen utövar tillsyn inom sitt verksamhetsområde särskilt för handelssjöfartshamnarnas del med avseende på hamnarnas avfallshanteringsplaner, avfall från fartyg och mottagningsanordningar för sediment i hamnarna och hamnarnas avfallshanteringsavgifter. Enligt 12 kap. 5 § utöver den kommunala miljöförvaldningen å sin sida särskilt tillsyn över småbåtshamnarnas avfallshantering och mottagning av avfall från fritidsbåtarna i hamn. På så sätt ökar antalet hamnar som ska övervakas vilket ska tas i beaktan i resurserna för myndigheterna i fråga.

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.

Statsrådets förordning som antas i enlighet med den föreslagna 10 kap. 6 § 1 mom. 4 punkten avser föreskriva om Naturresursinstitutets nya insamlingsskyldighet av övervakningsuppgifter som hänför sig till volymen och kvantiteten av passivt uppfiskat avfall. 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. I nämnda bestämmelse föreskrivs om bemyndigande att utfärda förordning även för tillhandahållandet av övervakningsuppgifter om passivt uppfiskat avfall till kommissionen. Finansieringen för att utföra undersökningarna avses erhållas från skogsbruksministeriet. Beroende på rapporteringsmetoden som föreskrivs med kommissionens genomförandeakt kan myndigheten vara till exempel Naturresursinstitutet, närings-, trafik- och miljöcentralen eller Transport- och kommunikationsverket. Uppgiften bedöms dock vara väldigt liten eftersom uppgifter knappast måste rapporteras ens varje år och rapporteringen sker inte via unionens SafeSeaNet-system.

### *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 hamnarnas avgiftssystem beaktas dessutom miljömedvetna 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 fasta 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.

Då hamnarna tar emot sorterat fast avfall är det möjligt att utnyttja, återanvända och återvinna avfall från fartyg mer effektivt enligt avfallshierarkin och principerna för den cirkulära ekonomin. Förbättrad avfallshantering i hamnarna minskar på mängden olovligt avlämnat avfall i naturen. Dessa åtgärder 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.

#### 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.

##### *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.

Utvidgandet av tillämpningsområdet att även omfatta insjöar förenhetligar sanktionsförfarandet som iakttas på havsområdet och insjöarna. I det här avseendet har förslaget ingen inverkan på den operativa tillsynen eller myndigheternas behörigheter eftersom polisen redan enligt den nuvarande lagen är tillsynsmyndighet för insjöarna och Gränsbevakningsväsendet för havsområdena och den ekonomiska zonen. 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.

##### *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.

#### 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.

##### *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 åtminstone i princip en ny tillsynsuppgift för ansvarsmyndigheten (Tullen). I praktiken ska den nya tillsynsuppgiften enligt artikel 4.1 i genomförandedirektivet (EU) 2015/253 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. Dyliga fall har hittills inte förekommit i Finland. För utförandet av den nya tillsynsuppgiften behöver Tullen resurser och personerna som ansvarar för tillsynen ska få utbildning för uppgiften.

##### *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. Tillsvidare genomförs bunkringsoperationer mellan fartyg av två finska aktörer i Finland (Neste Oyj och Wegu 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 infaller år 2021 då bestämmelsen avses träda i kraft. Därefter bedöms det att behovet av att utse nya områden uppstår sällan, kanske med några års mellanrum.

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 Lämning 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 isbryartjänster 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 isbrytartjänster med dessa fartyg. Den föreslagna ändringen förhindrar den här försvagande effekten för en fungerande vintersjöfart och en servicenivån 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. Överensstämmelsen 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 också i störningssituationer under normala förhållanden och i andra exceptionella situationer i samhället. 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 på grund av exceptionella situationer inte kan förete åtkomsthandlingen i original för myndigheten. Om ändringen inte görs och verksamheten därför avbryts, 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 företas i verket.

De ändringar som föreslås i fartygsregisterlagen och lagen om sjöfartsskydd tryggar kontinuiteten i sjötransporterna också i exceptionella situationer. Sjötransporterna har stor betydelse för Finlands import och export. Många av de nyttigheter som är nödvändiga med tanke på hushållens vardag och företagets verksamhet transporteras sjövägen till Finland. Det har således stor betydelse för Finlands ekonomi att sjötransporterna kan fortgå utan avbrott också i exceptionella situationer. Den föreslagna ändringen gäller endast en liten del av fartygen inom handelssjöfarten, så dess konsekvenser för samhällsekonomin är små. I störningssituationer under normala förhållanden och i andra exceptionella situationer i samhället är det dock viktigt att säkerställa att verksamheten fortsätter så normalt som möjligt.

#### *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 förvärvas 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 rättsskapande 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 företas 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.

#### 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.

### *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 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 allvarlig risk för liv eller hälsa.

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 den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen, FördrS 18/2015), den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-konventionen, FördrS 51/1983) 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 fartygs säkerheten.

#### 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. Således anses det till exempel inte motiverat att bevara den nuvarande begränsningen i definitionen av en hamn.

Direktiv är minimibestämmelser och medlemsstaterna har möjlighet att reglera direktivet mer detaljerat. Detta är möjligt särskilt för att uppfylla en hög miljöskyddsnivå. Således föreslås till exempel att man även i fortsättningen föreskriver mer omfattande än vad direktivet föreskriver om separata insamlingskrav för avfall och om det så kallade ingen specialavgift-systemet. Finland har dessutom utvidgat miljöskyddsbestämmelsen för sjöfarten så att insjöar även utgångsmässigt 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.

Om alla små bryggor som formellt uppfyller formuleringen i definitionen av en hamn tolkas som hamnar skulle upp till hundra tusentals privata bryggor, gemensamma stränder och bryggor vis stugor omfattas av bestämmelsen. För att undvika orimliga krav för dessa bryggor föreslås att det föreskrivs om vissa begränsningar i tillämpningsområdet för vissa hamnar för vilka det inte finns någon direkt grund i direktivet. Begränsningarna ska dock vara i linje med direktivet.

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**

#### **5.3 Om lagstiftningen inte ändrades utan bestämmelserna om oljeutsläppsavgiften skulle kvarstå som förut finns det risk för att skyddsnivån för den marina miljön skulle lida. Precisering av bestämmelsen om verkställandet av svaveldirektivet**

I förtydligandet av bestämmelserna om genomförandet av svaveldirektivet är det fråga om att helt åtgärda den nuvarande rättsliga situationen som konstaterats otillräcklig i enlighet med svaveldirektivet. Det är främst fråga om precisering av kraven för bränsleleverantörer för vilka inga alternativa tillvägagångssätt har setts. Den nuvarande bestämmelsen 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 isbryartjänster 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 isbryartjänster åt Trafikledsverket. Likaså är det enda sättet att säkerställa att utländska isbrytare som undantagits av sina flaggstater kan tillhandahålla isbryartjänster åt Trafikledsverket.

Barlastvattenbestämmelsens tillämpningsområde föreskrivs på lagnivå och därmed måste föreslagna ändringar föreskrivas med lag.

#### **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 störningssituationer eller andra avvikande situationer i samhället under normala förhållanden. 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 det av praktiska skäl på grund av begränsningar i människors rörelsefrihet vara omöjligt att förete eller lämna in åtkomsthandlingen i original eller en bestyrkt kopia av den.

### **5.8 Lagen om sjöfartsskydd**

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 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 har begärts 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, Finnipilot 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, Teknologindustri rf, Traffic Management Finland Oy, WWF Finland och Miljöindustrin och miljötjänster YTP rf. Begäran om utlåtandet har publicerats på utlåtande.fi-sidan där alla organisationer och medborgare har kunnat ge sitt utlåtande.

Utlåtanden om propositionen gavs av...

## 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.

Definitionen av avfall från fartyg som föreslås i 1 kap. 2 § 4 punkten ersätter den nuvarande definitionen av fartygsavfall i 25 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 fartygsavfallsbrottsdirektivet fogas som en ny 6 punkt eftersom det till följd av den föreslagna ändringen i 12 kap. 18 § hänvisas två gånger till ifrågakvarande direktiv i lagen. I nämnda substansparagrafer hänvisas till direktivet genom att använda den nu föreslagna förkortningen.

Definitionen av biodrivmedel fogas som ny 9 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 biobränsleblandningar och i bilaga I till MARPOL-konventionen om transport av laster och energiintensiva bränslen samt blandningar som innehåller ovannämnda biodrivmedel och bränslen som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv (MEPC.1/Circ.879) för transport av energiintensiva bränslen och deras blandningar. Ifrågakvarande 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 bränsle avlägsnas från definitionerna. Detta orsakar inte problem för lagens interna logik eftersom punkterna i bränsle-terminen 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 (närmast dess bilaga I eller VI) definitioner.

Den föreslagna definitionen om fritidsbåt i 14 punkten ersätter den nuvarande definitionen av fritidsbåt i 20 punkten. Den nuvarande definitionen ändras så att den innehållsmässigt motsvarar definitionen av fritidsbåt enligt fartygsavfallsdirektivet. Således avses med fritidsbåt endast båtar på minst 2,5 meter.

Till paragrafen föreslås som en ny 15 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 fritidsbåtar. Definitionen är ett nationellt lagtekniskt tillägg.

Definitionen av lastrester som föreslås till 28 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.

MARPOL-konventionens definition som föreslås i 31 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 skadligt flytande ämne, luftförorenande ämne, fast avfall, närmaste land, utsläpp, utsläppsminskningmetod, svavelkontrollområde och kvävekontrollområde ändras så att hänvisningen till MARPOL 73/78 ändras till MARPOL-konventionen. Det föreslås även ändringar i numreringen av dessa definitioner: skadligt flytande ämne definieras i 14 punkten, luftförorenande ämne i 17 punkten, fast avfall i 23 punkten, närmaste land i 29 punkten, utsläpp i 42 punkten, utsläppsminskningmetoden i 43 punkten, svavelkontrollområdet i 44 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.

Som en ny 45 punkt föreslås att det föreskrivs om tillräcklig lagringskapacitet som det hänvisas till i de föreslagna ändringarna i 10 kap. Definitionen motsvarar definitionen av tillräcklig lagringskapacitet enligt fartygsavfallsdirektivet.

Som en ny 46 punkt i lagen föreslås definitionen av SafeSeaNet-systemet som det hänvisas till i 10 kap. 3 §. I definitionen hänvisas till unionens övervakningsdirektiv som föreskriver om det ifrågakvarande systemet för informationsutbyte inom sjöfarten.

I 47 punkten föreskrivs om definitionen av en hamn. Definitionen ska grunda sig på den nuvarande definitionen av en hamn (56 punkten) som dock ändras för att bättre motsvara fartygsavfallsdirektivets definition av en hamn. Definitionen av en hamn enligt unionens lagstiftning har inte ändrats i och med det nya fartygsavfallsdirektivet men definitionen av en hamn i det gamla fartygsavfallsdirektivet verkställdes inte nationellt enligt direktivets formulering. Den största skillnaden är den nuvarande nationella preciseringen enligt vilken en plats eller ett område vars konstruktioner och tjänster samt besökarantal och avfallsmängder avsedda för fartyg är små inte betraktas som en hamn. En sådan nationell begränsning är inte i linje med unionens fartygsavfallsbestämmelse och föreslås därför utelämnas. I övrigt skiljde sig den nationella definitionen från definitionen i det gamla fartygsavfallsdirektivet endast språkmässigt, inte innehållsmässigt. Enligt direktivets formulering avses med hamn i fortsättningen en plats eller ett geografiskt område vars konstruktioner och utrustning har planerats för att möjliggöra mottagning av fartyg. Naturhamnar anses således inte som hamnar och bestämmelserna i 9 och 10 kap. tillämpas således inte på dessa. Vid bedömningen av

hamnens utrustning och därmed tillämpandet av bestämmelsen ska man bland annat fästa uppmärksamhet vid om hamnen eller bryggan har uppvärmda byggnader eller belysning, särskilt om hamnen har verksamhet året runt. Dessutom innebär personal som deltar i mottagningen av fartyg i princip att platsen ska betraktas som en hamn. I och med slopandet av begränsningen som grundar sig på småskalighet kommer även bryggor som används av förbindelsefartyg, vattenbussar och övriga små passagerarfartyg i inrikestrafik att omfattas av bestämmelsen. Kraven som detta medför för fartygen lindras dock av möjligheten att ansöka om undantag. Med avseende på förbindelsefartygens och vattenbussarnas bryggor är de kommande kraven på mottagning av avfall i och med definitionen av en hamn inte möjliga att lindra trots att mottagningen av avfall inom en hel kommun i praktiken kan ha koncentrerats från olika bryggor till en så kallad hemmahamn till vilken fartyg annars också anlöper från olika bryggor och som har tillräckliga mottagningsanordningar för avfall från alla fartyg som använder hamnen i fråga. Sådana arrangemang ska vara tillräckliga även i fortsättningen. Därför lönar det sig för hamninnehavaren att ha alla bryggor för vattenbussar eller förbindelsefartyg som en hamn varmed mottagningen av avfall ordnas vid en brygga och utarbetandet av en avfallshanteringsplan uppfyller kraven i 9 kap. i direktivet. 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).

Definitionen av hamninnehavare föreskrivs i *50 punkten*. En skillnad 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 utvidgningen av definitionen av en hamn som beskrivs ovan inte orsakar att kraven på hamninnehavaren riktas till privata fastighetsägare såsom stugägare. Antalet privata bryggor i Finland uppskattas till minst 200 000 så det är väldigt viktigt att dessa lämnas utanför bestämmelsen om mottagning av avfall i hamn.

Som en ny *49 punkt* föreslås att det föreskrivs om unionens förordning om hamntjänster som det hänvisas till i de föreslagna ändringarna i 10 kap.

Som ny *50 punkt* om den föreslagna definitionen om mottagningsanordningen i hamn motsvarar definitionen om mottagning i hamn enligt fartygsavfallsdirektivet. Till den hänvisas i de föreslagna ändringarna i 9 kap.

Som en ny *52 punkt* föreslås definitionen av övervakningsdirektivet. Definitionen av direktivet är nödvändig med avseende på de föreslagna hänvisningarna i 10 och 12 kap.

Dessutom kvarstår följande definitioner oförändrade i nuvarande 2 § men numreringen ändras då definitionerna ordnas på finska i bokstavsordning: AFS-konventionen (*1 punkten*), ämne (*2 punkten*), fartyg (*3 punkten*), territorialvatten, inre territorialvatten och territorialhav (*5 punkten*), fartygsåtervinningsförordningen (*7 punkten*), leverantör av fartygstrafikservice (*8 punkten*), bruttodräktighet (*10 punkten*), Helsingforskonventionen (*11 punkten*), skadligt ämne (*12 punkten*), erkänt klassificeringssällskap (*16 punkten*), Östersjöområde (*18 punkten*), fiskefartyg (*19 punkten*), internationell fart (*20 punkten*), kemikalietankfartyg (*21 punkten*), påväxthindrande system (*22 punkten*), inrikesfart (*24 punkten*), behandlat toalettavfall (*25 punkten*), toalettavfall (*26 punkten*), fartyg i hamn (*27 punkten*), utsläppande på marknaden (*30 punkten*), passagerarfartyg (*32 punkten*), flytande ämne (*36 punkten*), barlastvatten (*37 punkten*), hantering av barlastvatten (*38 punkten*), barlastvattenkonventionen (*39 punkten*), Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg (*41 punkten*), sediment (*51 punkten*), insjöfartyg (*53 punkten*), insjöområde (*54 punkten*), SOLAS-konventionen (*55 punkten*), finskt vattenområde (*56 punkten*), ekonomisk zon (*57 punkten*), TBT-förordningen (*58 punkten*),

preparat (60 punkten), miljöförstöring (61 punkten), olja (62 punkten), oljehaltig blandning (63 punkten), oljetankfartyg (64 punkten).

**3 §. Lagens tillämpningsområde.** Det nuvarande 3 mom. föreslås ändras genom att precisera att miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas på mottagning av avfall från fartyg uttryckligen i hamn och genom att foga en hänvisning i bestämmelserna i 9 och 10 kap. i lagen.

Hänvisningen i 4 mom. till MARPOL 73/78 ändras i enlighet med konventionens föreslagna definition (MARPOL-konventionen).

Dessutom föreslås att det till 3 § fogas ett nytt 5 mom. enligt vilket bestämmelsen i 9 och 10 kap. inte tillämpas på vissa platser eller områden som uppfyller definitionen av en hamn. Först och främst lämnas Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets hamnar utanför tillämpningsområdet i 1 punkten. 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 är fråga om krav vars efterlevnad kan orsaka utmaningar avseende de operativa behoven för Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg. Det är å 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.

Utanför tillämpningsområdet i 9 och 10 kap. lämnas i 2 punkten å andra sidan småbåtshamnar belägna vid insjöar och vars konstruktioner och tjänster avsedda för fartyg samt användarantal och avfallsmängder är små. Den föreslagna begränsningens formulering motsvarar begränsningen i den nuvarande definitionen av en hamn i 1 kap. 2 §. Fartygsavfallsdirektivet tillämpas endast på hamnar som är belägna vid havsområdenas stränder men nationellt tillämpas bestämmelsen om avlämning av avfall från fartyg i hamn även på insjöar. Definitionen av en hamn enligt fartygsavfallsdirektivet är betydligt snävare än den nuvarande nationella definitionen av en hamn och ändringen av definitionen av en hamn skulle således medföra att bestämmelsen i 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas på hundratals nya hamnar på insjöarna. Genom begränsningen i 2 punkten strävar man efter att säkerställa att tillämpningsområdet för den nationella bestämmelsen inte oskäligt utvidgas med avseende på hamnar belägna vid insjöar trots utvidgningen av definitionen av en hamn. Ett tiotal nya småbåtshamnar belägna vid insjöar kommer dock att omfattas av bestämmelsen eftersom tolkningen av begränsningen i fortsättningen ska beakta inskrivningen som föreslås i 9 kap. 4 § enligt vilken detaljerade krav på hamnens mottagningsanordningar i fortsättningen gäller alla hamnar med minst 25 båtplatser. Således kan en hamn med 25 båtplatser inte längre beaktas som småskalig. Antalet båtplatser ska dock inte betraktas som enda faktor vid bedömningen av småskalighet utan alla nämnda faktorer ska beaktas. Vid bedömningen av till exempel hamntjänsterna är hamnens öppettider och antalet personer som eventuellt arbetar i hamnen av betydelse.

I 3 punkten lämnas småbåtshamnar som endast är avsedda för trafik till bostads- eller fritidsfastigheter utanför bestämmelserna i 9 och 10 kap. Utanför tillämpningsområdet av bestämmelsen i 9 och 10 kap. lämnas platser som enligt definitionen av en hamn betraktats som hamnar i vilka det dock inte samlas avfall från fartyg utan via vilka det endast passerar avfall

som genereras vid sådana fastigheter som det från ifrågavarande hamn transporteras (?OBS?). Sådana platser är framför allt så kallade stugförbindelsebryggor från vilka man trafikerar till bostads- och fritidsfastigheter som är belägna på öar. Sådana fastigheters avfallshantering omfattas av kraven i avfallslagstiftningen och således ska avfall från fastigheterna redan enligt befintliga krav insamlas och hanteras på ett sätt som undviker att avfallet hamnar i havet.

I 4 punkten lämnas de hamnar som endast används av fysiska personer i icke-kommersiellt syfte och som är belägna på gemensamma områden eller vars nyttjanderätt grundar sig på gemensam särskild förmån enligt lagen om samfälligheter (758/1989) utanför tillämpningsområdet i 9 och 10 kap. Genom bestämmelsen likställs så kallade gemensamma stränder med privatpersoners egna stränder. Det är fråga om områden som historiskt lämnats som gemensamma i samband med uppdelningen av fastigheter. Gemensamma stränder är ofta båtplatser och i dessa finns ofta endast några delägarfastigheter och således är de till sitt användningsändamål likställda med fysiska personers egna stränder.

1 och 2 mom. kvarstår i sin nuvarande form.

## **2 kap Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg**

**1 §. Förbud mot utsläpp av olja och utsläppsbegränsningar.** Till paragrafen föreslås att ett nytt 3 mom. fogas där det föreskrivs om tillämpningen av utsläppsförbudet även på andra än mineralbaserade oljor. 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.

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 § 31 punkten.

## **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 samt 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 § 13 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 § 13 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 § 36 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 § 9 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 Försvarmaktens 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 trygghandet 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 Borgå<sup>10</sup>. Då föremålet för bestämmelsen utvidgas torde det finnas behov av att anvisa nya områden.

Enligt 2 mom. utser Transport- och kommunikationsverket efter förhandlingar med Försvarmakten, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, 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 kommunikationsministeriets möjlighet att bevilja undantag i bestämmelserna i 1 mom. motsvarar ordagrant nuvarande 1 § 3 mom. Således är genomförandet av överföringar och leveranser möjligt med undantagstillstånd även utanför hamnområdena och anvisade områden. Ett sådant undantagstillstånd kan vara nödvändigt till exempel vid

---

<sup>10</sup> Trafiksäkerhetsverkets beslut 19.12.2017, Dnr TRAFI/398315/03.04.01.00/2017

tidsmässigt begränsade operationer till sjöss för att underlätta tillgången till bränsle för fartygen som deltar.

**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 på förhand meddela om 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 för STS-operationer av oljelaster. Såsom förutsätts i andra meningen i nuvarande 3 § 2 mom. ska förhandsanmälan om STS-operationer innehålla de uppgifter som anges i regel 42 i bilaga I till MARPOL-konventionen.

I 4 mom. föreskrivs om innehållet i förhandsanmälan som avser överföring av andra laster och avfall och leveranser av bränsle än STS-operationer. Det är fråga om en ny bestämmelse. Innehållet i förhandsanmälan för överföringar och leveranser som avses i momentet kan föreskrivas närmare med statsrådets förordning. Kraven på uppgifterna som ska meddelas motsvarar i tillämpliga delar 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 5 mom. avses meddelande av uppgifter vid undantagstillstånd där alla uppgifter som avses i 3 och 4 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 och 4 mom. inte ännu är tillgängliga. Dessutom ska uppgifterna som saknas meddelas till myndigheterna så fort som möjligt. I 5 mom. föreskrivs vidare även om uppdatering av uppgifterna som anmälas. Om uppgifterna som avses i 3 och 4 mom. ändras innan den planerade överföringen eller leveransen ska de i fortsättningen omedelbart meddelas till behörig myndighet såsom avses i 1 mom.

I 6 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 7 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 ovan nämnda 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 tillämpningsområdet i 2 a kap. som det föreslås ändras. 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 1 §. 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.

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.** 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.”

Det föreslås att tillämpningsområdet för oljeutsläppsavgiften som föreskrivs i 1 mom. istället för att omfatta territorialvattnet och den ekonomiska zonen ska omfatta hela Finlands vattenområde och ekonomiska zon varmed oljeutsläppsavgift även kan utfärdas för oljeutsläpp på insjöarna. 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 känbar 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 insjövattnen 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.

**8 §. Anmälan och handräckning i ärenden som gäller oljeutsläppsavgift.** Paragrafens rubrik föreslås ändras så att paragrafen förutom handräckning även omfattar bestämmelsen om myndigheternas ömsesidiga anmälningsskyldighet. Det föreslås att det föreskrivs ett nytt 1 mom. enligt vilket Gränsbevakningsväsendet ska underrätta Finlands miljöcentral om sådant oljeutsläpp som Gränsbevakningsväsendet inleder närmare undersökning om. För mindre oljeutsläpp som tydligt lämnas utanför tillämpningsområdet för oljeutsläppsavgift behöver inte SYKE underrättas men Gränsbevakningsväsendet ska underrätta SYKE i ett tillräckligt tidigt skede om alla sådana oljeutsläpp som undersöks och för vilka eventuell oljeutsläppsavgift påförs. Med rätttidig underrättelse säkerställs i det här avseendet ett fungerande myndighetssamarbete och att Finlands miljöcentral vid behov kan skicka en egen expert på plats för att bedöma utsläppet eller be Gränsbevakningsväsendet att ta nödvändiga prover. Centralkriminalpolisens laboratorium analyserar prov från oljeutsläpp och Gränsbevakningsväsendet iakttar polisens anvisningar vid provtagningen. Gränsbevakningsväsendets prover ska dock vara sådana att de förutom att identifiera utsläppskällan även ska vara tillräckliga för Finlands miljöcentralens bedömning av utsläppens ekologiska och naturvetenskapliga konsekvenser. Därför är det viktigt att Finlands miljöcentral underrättas om oljeutsläppet så att myndigheterna sinsemellan kan komma överens om mer detaljerade provtagningar för varje oljeutsläppsfall.

#### **4 kap Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg**

**1 §. Klassificeringen av skadliga flytande ämnen; 4 §. Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg; 5 §. Beredningsplaner 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.** Nämnade paragrafer ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 31 punkten.

#### **5 kap Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg**

**1 §. Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläpps begränsningar; 3 §. Krav som gäller fartygs system för toalettavfall; 4 §. Krav som gäller fritidsbåtar; 5 §. IOPP-certifikat; 7 §. Närmare bestämmelser.** Nämnade paragrafer ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 31 punkten.

#### **6 kap Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg**

**1 §. Förbud mot utsläpp av fast avfall och utsläppsbegränsningar.** I 2 mom. föreskrivs enligt motiveringarna i momentet om förbud mot utsläpp av fast avfall från fasta och flytande plattformar. 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 nytt 2 mom. Samtidigt föreslås grammatikaliska preciseringar i 1 mom. som inte ändrar paragrafens innehåll.<sup>11</sup>

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 § 31 punkten.

## **7 kap Förhindrande av luftförorening från fartyg**

**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 §. Utsläppsminskningmetoder.** 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 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.** Till 1 mom. fogas Tullens uppgift att ta prover på bränslet även då det levereras till fartyget. Tillägget grundar sig på artikel 13.2 b i svaveldirektivet där det förutsätts att brännolja som bränns på fartyg vid behov kan kontrolleras då bränslet levereras till fartyget. För att provet ska motsvara bränslet som fartyget ska använda ska i praktiken provet tas i samband med leveransen av bränslet och uttryckligen från fartygets distributionsrör via vilket bränslet tas emot till fartyget. Ett prov som tas från lagret motsvarar

---

<sup>11</sup> Regeringens proposition 248/2009 rd, s. 68.



nödvändigtvis inte bränslet som fartyget får eftersom det kan finnas gamla bränslerester i bunkringspråmen, distributionsbilen eller slangarna.

**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.

## **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.* Nämnade paragrafer ändras så att hänvisningarna till MARPOL 73/78 ändras till formatet MARPOL-konventionen enligt den föreslagna ändringen i 1 kap. 2 § 31 punkten.

**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 isbrytjänster åt Trafikledsverket, eller på fartyg som tillhandahåller isbrytjänster åt Trafikledsverket på basis av statsfördrag. Barlastvattenbestämmelsen förutsätter att det installeras en behandlingsanordningar 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 isbrytjänster åt Trafikledsverket samt alla utländska fartyg som tillhandahåller isbrytjänster 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 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.

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 ifrågavarande avfall i hamnen. Typer av avfall som tas emot separat är oljehaltiga avfall, avfall som innehåller skadliga flytande ämnen, toalettavfall, fast avfall och avgasreningsavfall. På så sätt är de separata insamlingskraven innehållsmässigt nästan samma som för närvarande. 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 § 4 punkten omfattar även lastrester i fortsättningen. På så sätt innefattar oljehaltiga avfall, avfall som innehåller skadliga flytande ämnen och fast avfall även lastrester som innehåller dessa ämnen. Närmare bestämmelser om separata insamlingskrav utfärdas genom förordning av statsrådet om miljöskyddet av sjöfarten, särskilt med avseende på fasta avfall. Genom förordningen föreskrivs om separata insamlingskrav i unionens lagstiftning, särskilt i avfallsdirektivet, batteri- och ackumulatordirektivet och el- och elektronikavfallsdirektivet, enligt artikel 4.2 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet. Om bemyndigande att utfärda förordning föreskrivs i 9 kap. 11 §.

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 utanför 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.

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 oljehamnar. Det nuvarande 4 mom. om småbåtshamnar tas bort och om kraven för småbåtshamnar föreskrivs i fortsättningen i en ny 4 §.

De föreslagna ändringarna i 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.

**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 § 21 punkten. Enligt momentet ska fiskehamnar dock ha separata mottagningsanordningar för åtminstone fast avfall.

Dessutom omfattas fiskehamnar av huvudregeln i 9 kap. 1 §, dvs. kravet på att ordna 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 § 49 punkten i lagen. Således gäller kraven på fiskehamnar, precis som på andra hamnar, endast juridiska personer.

Kraven avseende mottagningsarrangemang för avfall 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. Kravet gäller alla hamnar vilket innebär att även utflyktshamnar i fortsättningen ska ordna separat insamling av avfall. Det här kravet är i linje med 76 § i avfallslagen enligt vilken bland annat hamninnehavare, innehavare av områden som är allmänt ämnade för rekreation eller innehavare av friluft- eller snökoterled ska ordna med tillräcklig insamling av avfall och andra avfallshanteringstjänster på området för att förhindra nedskräpning. Småbåtshamnarna kan dock i enlighet med 4 mom. ingå avtal om nyttjanderätt till mottagningsanordningar.

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 § 49 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 med minst 25 båtplatser eller vinterförvaringsplatser ska insamling ordnas för minst toalettavfall och fast avfall. Med fast avfall avses närmast blandavfall men de separata insamlingskraven preciseras genom förordning av statsrådet. 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 med minst 25 platser har behov av att avlämna även andra avfallsfraktioner ska hamninnehavaren enligt huvudregeln i 1 § 1 mom. ordna mottagning av även dessa avfallsfraktioner.

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 mottagning av oljehaltiga avfall, toalettavfall, fasta avfall 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. Nämda 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 annan 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 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. Syftet med den föreslagna bestämmelsen 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 tämligen 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.

**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 1 2 mom. men har uppdaterats i enlighet med kraven på mottagnings- och behandlingsplanerna av avfall i fartygsavfallsdirektivet. Enligt momentet ska planen omfatta avfallshantering av avfall från fartyg. 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. 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. 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 att nödvändiga åtgärder för att genomföra avfallshanteringen vidtas, 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 1 om godkännande av avfallshanteringsplanen flyttas med små ändringar till följd av fartygsavfallsdirektivet till 6 §.

I 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 läggs 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.

Det föreslagna 2 mom. gäller uppdatering av avfallshanteringsplanen. Såsom föreskrivs i nuvarande 4 § 2 mom. 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. Avfallshanteringsplanens giltighet förlängs dessutom från nuvarande tre år till fem år enligt direktivet. 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 med avseende på genomförandet av planen, till exempel om mottagningsanordningar som behövs i hamnen eller om språk på vilka man ska informera om avfallshanteringen. 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 6 mom. föreskrivs om registreringen av den godkända avfallshanteringsplanen i datasystemet för miljövarldsinformation. 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 miljövarldsinformation 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 systemet för hantering av information inom sjöfarten. Med avseende på andra hamnar ska myndigheten som godkänt avfallshanteringsplanerna, dvs. närings-, trafik- och miljöcentralen eller kommunala miljövarldsmyndigheten föra in uppgifterna i unionens SafeSeaNet-system via det nationella systemet för hantering av information. Det här kravet gäller dock inte hamnar vid insjövattnen eftersom de inte omfattas av tillämpningsområdet för fartygsavfallsdirektivet. Kravet på att meddela uppgifter i SafeSeaNet grundar sig på artikel 5.2 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet. Uppgifterna kan förmedlas från systemet för hantering av information inom sjöfarten direkt till SafeSeaNet-systemet eftersom det finns ett gränssnitt som möjliggör detta mellan systemen. Eftersom myndigheterna som övervakar hamnarnas avfallshanteringsplaner inte tidigare har använt systemet för hantering av information inom sjöfarten ser Transport- och kommunikationsverket i egenskap av huvudsaklig användare av systemet till att tillsynsmyndigheterna har tillräcklig kunskap och rättigheter för en smidig användning av systemet. Vid behov kan Transport- och kommunikationsverket skapa ett förenklat nationellt system för hantering av information som endast gäller hamnar och deras avfallshanteringsplaner och i vilket tillsynsmyndigheterna kan mata in information.

**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. 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 ett fartyg eller annan part 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.** 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 §. Närmare bestämmelser.** Bestämmelsen om närmare bestämmelser, dvs. bestämmelsen om bemyndigande att utfärda förordning, i 8 § i nuvarande lagen kompletteras och flyttas till den nya 10 §.

I 1 mom. 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 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 §) samt om uppgifterna som ska meddelas enligt 7 § 2 mom. och bestämmelserna om anmälan av dessa som avses i 3 mom.

Genom utvidgning av bestämmelserna genom förordning till att omfatta 2 mom. om fartyg som trafikerar på insjövattnen och i inrikes fart motsvarar ordagrant det nuvarande 8 § 2 mom.



## 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. 1 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 § 4 punkten ska avfall från fartyg även omfatta lastrester (på finska 'lastijäämät', enligt terminologin i nuvarande lag 'lastijätteet'). 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 avlägnas 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 avtalat om. Hamninnehavarens möjlighet att avtala om nyttjanderätt till en annan mottagningsanordning föreskrivs i 9 kap. 4 § 3 mom.

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. Avsikten är att nationellt föreskriva om dessa genom förordning av statsrådet. Bemyndigandet att utfärda förordning innefattas i den föreslagna 7 §.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> 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 §.

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 förslagets 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. De 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.

1 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 lastijäämä (lastrest) i fortsättningen används för den finska termen lastijäte (lastrest) enligt 1 kap. 2 § 30 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 anmälningskyldighet 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 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 kravet i 1 mom. inte tillämpas på hamnar avsedda för fartyg med en dödvikt på mindre än 1 350 ton med 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. Hamnarna som uppfyller villkoren för undantag i skyldigheten att lämna avfallsavlämningskvitto ska i samband med godkännandet av avfallshanteringsplanen meddela att de vill beviljas undantag från skyldigheten. Myndigheten som godkänner

avfallshanteringsplanen ska då meddela en sådan hamns namn och belägenhet i SafeSeaNet-systemet.

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 mottagits 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 § 30 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 passivt uppfiskat avfall 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 avgasreningssystem 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 när sjöfart 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 när sjöfarten, 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 när sjöfart 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 när sjöfart 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. 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 fartygstrafikservice. 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 mom. att närmare bestämmelser kan utfärdas genom förordning om tillräcklig särskild lagringskapacitet som avses i 1 kap. 2 § 48 punkten, 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.

Enligt det 4 mom. kan närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet om insamling och rapportering av uppgifter om volymen och kvantiteten uppfiskat avfall till kommissionen som avses i artikel 8.7 i fartygsavfallsdirektivet. Med passivt uppfiskat avfall avses avfall som samlas i nät under fiskeinsatser enligt artikel 2.4 i fartygsavfallsdirektivet och 1 kap. 2 § 42 punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten. Artikel 8.7 första stycket förutsätter att medlemsstaterna samlar in övervakningsuppgifter om volymen och kvantiteten av passivt uppfiskat avfall och rapporterar dessa övervakningsuppgifter till kommissionen. Enligt andra stycket i samma punkt antar kommissionen genomförandeakter där metoder för övervakningsuppgifterna och formatet för rapporteringen fastställs. Utarbetandet av dessa genomförandeakter är ännu på hälft 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 passivt uppfiskat avfall. Avsikten är att insamlingen av uppgifterna utförs med några års mellanrum genom en enkätundersökning riktad till fiskare. Naturresursinstitutet är myndigheten som samlar in uppgifterna eftersom det även samlar in andra uppgifter om fiske från fiskarna. I övrigt är avsikten att föreskriva om metoder för insamlingen av uppgifter genom förordning enligt kommissionens genomförandeakt. Av utkastet till genomförandeakten framgår inte hur övervakningsuppgifterna ska överlämnas till kommissionen. Kommissionen har inte heller tagit ställning till rapporteringssättet och därmed är det inte ännu möjligt att ta ställning till vilken myndighet som ska rapportera om övervakningsuppgifterna till kommissionen. Beroende på rapporteringsmetoden som föreskrivs med kommissionens genomförandeakt kan myndigheten vara till exempel Naturresursinstitutet, närings-, trafik- och miljöcentralen eller Transport- och kommunikationsverket.

Enligt det föreslagna 2 mom. om utvidgningen av bestämmelserna genom förordning till att omfatta fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart motsvarar ordagrant det nuvarande 5 § 2 mom.

### **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 § 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 § 33 punkten.

### **12 kap Tillsyn och administrativt tvång**

**1 §. Tillsynsmyndigheter.** Till 1 mom. som räknar upp tillsynsmyndigheter fogas den kommunala miljövårdsmyndigheten. Den kommunala miljövårdsmyndighetens 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 miljöcentralens 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 övervakar skyldigheten avseende fartyg utanför övervakningsdirektivets tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn såsom föreskrivs i fartygsavfallsdirektivet. 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 det föreslagna 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. 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 miljöcentralen även den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten 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 utfärdar med stöd av 12 kap. 15 § med vite.

**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 finländska myndigheters 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 §. Försummelseavgift.** Paragrafen föreslås föreskriva om försummelseavgift som påförs hamninnehavare som försummar sin skyldighet att upprätta hamnens avfallshanteringsplan enligt 9 kap. 5 § eller skyldigheten att lägga fram hamnens avfallshanteringsplan för bedömning och godkännande till behörig myndighet enligt 9 kap. 6 §. Genom försummelseavgiften strävar man således efter att effektivisera skyldigheterna att upprätta och låta godkänna en avfallshanteringsplan. En behörig myndighet kan effektivisera efterlevnaden av nämnda skyldigheter även med stöd av bestämmelsen om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande i 16 §, men försummelseavgiften möjliggör snabbare reaktion i försummelsesituationer. Om motsvarande försummelseavgift föreskrivs i 131–133 § i avfallslagen. Försummelseavgiftens betalningsskyldighet föreskrivs i 18 § 1 mom.

I 2 mom. föreskrivs om avgiftens storlek. Avgiftsbeloppet är alltid 5 000 euro. Man har strävat efter att fastställa avgiftsbeloppet till en sådan nivå att det fungerar som ett ganska kraftigt incitament för särskilt små hamnar att iakttä skyldigheterna i 9 kap. 5 och 6 §.

Enligt det föreslagna 3 mom. är det möjligt att jämka eller inte påföra försummelseavgiften om den betalningsskyldige visar att försummelsen berott på ett misstag från den betalningsskyldiges sida eller på exceptionella förhållanden och den betalningsskyldige inte har fått någon betydande vinning genom försummelsen.

Enligt 4 mom. påförs försummelseavgiften av den behöriga myndigheten som godkänner hamnens avfallshanteringsplan. För småbåtshamnarnas del påförs således avgiften av den kommunala miljövårdsmyndigheten och för övriga hamnars del närings-, trafik- och miljöcentralen. Före påförandet av avgiften ska myndigheten skriftligen uppmana den försumlige med hot om påförande av avgift att avhjälpa försummelsen inom utsatt tid. I uppmaningen ska en minst 30 dagar lång tidsfrist för avhjälpan av försummelsen ges. Avgiften kan påföras inom 60 dagar från utgången av den tidsfrist som angetts i uppmaningen, om den försumlige inte har avhjälpt försummelsen. Genom tidsfristen strävar man efter att säkerställa en rimlig tid för hamninnehavaren att avhjälpa försummelsen.

Enligt 5 mom. kan en försummelseavgift inte påföras den som har dömts till straff för samma förseelse eller om ett ärende som gäller samma förseelse är föremål för förundersökning eller åtalsprövning eller är anhängigt vid en domstol. Genom bestämmelsen strävar man efter att undvika dubbel straffbarhet.

Enligt det föreslagna 6 mom. kan försummelseavgift för en i 1 mom. avsedd underlåtenhet att inte göra upp en avfallshanteringsplan i fall där försummelsen fortgår påföras på nytt när det har gått minst ett kalenderår från det att den föregående avgiften påfördes. Vid påförandet av en ny avgift iakttas vad som föreskrivs i 1 mom. Genom bestämmelsen strävar man efter att undvika utdragna försummelser.

Enligt 7 mom. ska försummelseavgiften betalas till staten. På en försummelseavgift som har förfallit till betalning och som inte har betalats senast på förfalldagen tas det ut dröjsmålsränta enligt 4 § i räntelagen.

Bestämmelsen om närmare bestämmelser för föreskrivandet av försummelseavgiften i den nuvarande 18 § flyttas till en ny 20 §.

**19 §. Rapportering till kommissionen.** Den nya föreslagna 18 § gäller rapportering till 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 rapporteringsuppdraget.

**20 §. Närmare bestämmelser.** Det nuvarande bemyndigandet att utfärda förordning i 18 § flyttas oförändrad till en ny 20 § eftersom 18 § i fortsättningen föreskriver om försummelseavgift. 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 miljöcentralen 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 miljöcentralen kan ta ut en avgift för godkännandet av hamnens avfallshanteringsplan. Motsvarande rättighet föreskrivs redan den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten som godkänner avfallshanteringsplanerna för småbåtshamnar. Närings-, trafik- och miljöcentralen godkänner avfallshanteringsplanerna för de övriga hamnarna. Grunderna för avgiften som närings-, trafik- och miljöcentralen tar ut för sina uppgifter ska i tillämpliga delar motsvara 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 3 § 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 4 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 korrigerande hänvisning 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 skall nyttjas i samma trafik under en kortare period ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta 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 när Transport- och kommunikationsverket har gett sitt samtycke till sådan trafik som avses i 1 och 2 mom.

**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 §. 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.** Det föreslås att paragrafens 3 mom. ändras så 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.

Den föreslagna bestämmelsen är avsedd att svara på eventuella störningssituationer under normala förhållanden och andra exceptionella situationer i samhället, och den ursprungliga lagstadgade skyldigheten föreslås förbli oförändrad. Därför föreslås det att det till 20 § fogas ett nytt 4 mom. där fartygets ägare åläggs att förete åtkomsthandlingen i original senast 3 månader efter det att registrering av äganderätten skulle ha sökts. Handlingen ska företes myndigheten antingen personligen eller lämnas till myndigheten per post. Tidsfristen på tre månader kan anses skälig. Inom ramen för den har fartygsägaren tillräckligt med tid och alternativ att lämna in den ursprungliga handlingen. Tidsfristen på tre månader 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 varustransporterna i sjötrafiken fortsätter. Bestämmelsen gäller den situation där kunden och tjänstemannen ska mötas fysiskt för att tjänstemannen ska kunna kontrollera originalhandlingen.

Den föreslagna ändringen är avsedd som en lösning på de problem med att lämna in originalhandlingar och iaktta föreskrifter och tidsgränser som störningssituationer under normala förhållanden eller andra eventuella exceptionella situationer i samhället medför. 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 eventuella begränsningar eller andra åtgärder kan uppsöka myndigheten för att göra det. Därför är det viktigt att möjliggöra ett undantagsförfarande som tryggar oavbruten fartygstrafik och kontinuerliga varustransporter. Utan ändringen uppstår onödig administrativ börda för aktörerna inom handelssjöfarten och fortsatta fartygstransporter kan äventyras, om fartygen inte kan registreras på grund av begränsningarna. Förslaget innebär också att myndigheten inte behöver besöka fartyget för att kontrollera handlingen.

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

I 2 mom. 3 punkten och i det nya 5 mom. görs i den finska texten språkliga ändringar av teknisk natur. Genom de språkliga ändringarna ändras ordalydelsena i lagen så att de motsvarar dagens lagspråk.

**27 §. Avslående av ansökan.** En teknisk hänvisningsändring föreslås i punkt 1. Genom den föreslagna ändringen korrigeras den gamla hänvisningen till 20 § 4 mom. så att den motsvarar det föreslagna nya 5 mom.

**31 §.** *Registermyndighetens rätt att avföra fartyg ur registret.* Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att avförandet av fartyg ur registret nämns i rubriken.

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 3 månader. Registermyndigheten ska dock ge fartygets ägare tillfälle att bli hörd innan den fattar beslut om att avföra fartyget ur registret.

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 § ha rätt att avföra ett fartyg ur registret, om den ursprungliga skyldigheten enligt lagen att företa åtkomsthandlingen i original inom utsatt tid inte uppfylls. Registermyndigheten ska dock fullgöra sin skyldighet gällande hörande före avregistreringen.

I 1 mom. görs i den finska texten en språklig ändring av teknisk natur. Genom den språkliga ändringen ändras ordalydelseerna i lagen så att de motsvarar dagens lagspråk.

Det föreslås att det nuvarande 2 mom. ändras till 3 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.* Det föreslås att paragrafen ändras så att den temporära 4 a § från och med 1.1.2021 ska gälla tills vidare. 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. 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.

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 paragrafen 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. I 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om förtydligande av kapitlet i fråga genom förordning av statsrådet. Syftet med förordningen är först och främst att närmare föreskriva om vilka avfallsfraktioner som ska tas emot i olika hamnar. Avsikten är att förtydliga skyldigheten att ta emot till exempel fast avfall för varje hamntyp. Motsvarande preciserande bestämmelse ingår för närvarande i 7 kap. 1 och 2 § i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten (76/2010). Enligt artikel 4.2 andra stycket i fartygsavfallsdirektivet ska medlemsstaterna säkerställa separat insamling av avfall från fartyg i enlighet med unionsrätten om avfall och särskilt avfallsdirektivet 2008/98/EG, batteri- och ackumulatordirektivet 2006/66/EG och el- och elektronikavfallsdirektivet 2012/19/EU. Mottagningskyldigheten av fast avfall som avses i 9 kap. 1 § 2 mom. ska således preciseras genom förordning av statsrådet med separat insamlingsskyldighet som grundar sig på ovannämnda direktiv och den nationella avfallslagstiftningen. Med avseende på fiskehamnarna och småbåtshamnarna är avsikten att genom förordning av statsrådet precisera att fast avfall avser endast blandavfall.

I nämnda 9 kap. 10 § 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. Avsikten är dessutom att som ett nationellt tillägg i statsrådets förordning föreskriva att vid utarbetandet av



avfallshanteringsplanen ska antalet fartyg, fartygstyper, frakt och avfall som normalt använder hamnen bedömas på grundval av tidigare år och förväntningar för de kommande åren.

I nämnda 10 § 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 systemet för hantering av information inom sjöfarten och 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.

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 kap. 2 § 48 punkten, 10 kap. 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.

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.

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.

Enligt det föreslagna 10 kap. 6 § 4 mom. kan närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet om insamling och rapportering av uppgifter om volymen och kvantiteten uppfiskat avfall till kommissionen 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. Tillsvärdare är det inte känt hur rapporteringen är avsedd att föreskrivas i genomförandeakten och det är således inte möjligt att ta ställning till vilken myndighet som ska rapportera övervakningsuppgifterna till kommissionen.

Dessutom bör man beakta att det för ansökan om befrielse som med stöd av 5 § beviljas små passagerarfartyg i inrikes trafik avses tillämpas en lägre taxa genom att föreskriva om detta i Transport- och kommunikationsverkets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport. På så sätt strävar man efter att lindra konsekvenserna för förbindelsefartyg och vattenbussar som de nu föreslagna ändringarna orsakar. Avsikten är att föreskriva om lägre taxa för fartyg vars bärkraft är under 1 350 ton. Samma tröskel tillämpas i 9 kap. 1 § 4 mom. enligt vilket små hamnar som enbart betjänar passagerarfartyg i inrikes trafik lämnas utanför kavet om separat insamling i 1 § 2 mom.

## **8.2 Förbud mot utsläpp av olja och oljeutsläppsavgift**

I statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten föreskrivs preciserande om hur Finlands miljöcentral bedömer omfattningen av en skada eller risken för skada från oljeutsläpp som ett utländskt fartyg på genomfart i Finlands ekonomiska zon orsakat. Bedömningsutlåtandet som avses i den föreslagna nya 3 kap. 1 a § skapas på grundval av på förhand definierade kriterier vars innehåll och form närmare föreskrivs i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten.

En ny bilaga 1 utarbetas till statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten. I bilagan beskrivs kriterier på grundval av vilka Finlands miljöcentral gör sin bedömning av omfattningen av skadan eller risken för skada som oljeutsläppet orsakat i enlighet med 3 kap. nya 1 a § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessa kriterier utarbetas i tabellformat så att de fördelas enligt tematiska naturvetenskapliga helheter som beskriver kvalitetsfaktorer som kan påverkas av ett oljeutsläpp. Sådana helheter kan till exempel omfatta konsekvenser för fågelbeståndet, fiskbeståndet, vattenväxtligheten, vattenecosystemet i den ekonomiska zonen, strandecosystemet vid kusten och i skärgården, oljeutsläppets färd från den ekonomiska zonen till territorialvattnen eller andra motsvarande helheter. Utsläppet ska anses ha orsakat betydande skada eller risk för skada då vilka kvalitetsfaktorerna som helst som definieras i förordningen lider skada eller äventyras.

## **8.3 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.

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.

För det andra föreskrivs genom förordning av statsrådet om uppgifterna som ska inkluderas i anmälan om andra överföringar än oljeöverföringar och bränsleleveranser. Avsikten är att kraven på uppgifterna som ska anmälas föreskrivs i tillämpliga delar såsom för oljelastöverföringar. Anmälningarna om oljelastöverföringar ska innefatta uppgifterna som avses i regel 42 i bilaga I till MARPOL-konventionen. 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.

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. 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.

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 den 1.4.2021. Dessa lagar föreslås träda i kraft tidigare än de andra lagarna eftersom det är fråga om att ändringar som föreskrivits temporärt under covid-19-pandemin ska göras permanenta. Ett så snabbt ikraftträdande av lagarna som möjligt förkortar således tiden under vilken bestämmelserna inte är i kraft.

## **10 Verkställighet och uppföljning**

Avsikten är att genomförandet av fartygsavfallsdirektivet 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.

Dessutom diskuteras genomförandet av fartygsavfallsdirektivet under ledning av kommissionen med kommissionen, unionens medlemsstater och intressentgrupper. I artikel 17 i fartygsavfallsdirektivet föreskrivs att kommissionen ska vidta åtgärder för 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 (EESF PRF). Dessutom kommer kommissionen enligt artikel 23.1 i fartygsavfallsdirektivet att utvärdera fartygsavfallsdirektivet under dess fem första tillämpningsår.

## **11 Förhållande till andra propositioner**

Ikraftträdandet av bestämmelserna om mottagningsarrangemang för avfall i fiskehamnar i propositionen beror på regeringens proposition som är under beredning i miljöministeriet och som verkställer SUP-direktivets krav om producentansvaret för fiskeredskap som innehåller plast. Den nämnda propositionen avses överlämnas till riksdagen under hösten 2021. Sambandet mellan dessa två propositioner kan leda till att ikraftträdandet av bestämmelserna om mottagningsarrangemang för avfall i fiskehamnar kan ske senare än planerat.

## **12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

### *Reglering av svavelutsläppsavgiften (21 §)*

Enligt bestämmelserna i det föreslagna 7 b kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten kan svavelutsläppsavgift påföras fartygets ägare eller befälhavare för brott mot utsläppsförbud av luftförorenande ämnen eller kvalitetskraven på bränsle. Svavelutsläppsavgiften är inte ett straffrättsligt straff utan en administrativ sanktion. Svavelutsläppsavgiften är inte heller en skatt eller avgift enligt 81 § i grundlagen eftersom det är en ersättning eller ett vederlag för tjänster som myndigheten tillhandahåller och dess syfte är inte att finansiera statliga utgifter. Utvidgningen av sanktionssystemet är i detta avseende betydelsefull särskilt med avseende på rättsskyddet som en grundläggande rättighet enligt 21 § i grundlagen.

Påförande av avgiften innefattar betydande utövning av offentlig makt och därmed ska dess grunder föreskrivas med lag enligt 2 § 3 mom. i grundlagen. I enlighet med grundlagsutskottets utlåtandepraxis ska lagen exakt och tydligt föreskriva om bland annat avgiftsskyldigheten och grunderna för avgiftsbeloppet samt den avgiftsskyldiges rättsskydd (till exempel grundlagsutskottets utlåtande om oljeutsläppsavgift GrUU 32/2005 rd och GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd, s. 2/II). Grunderna för genomförandet av lagen ska även föreskrivas på lagnivå.

I enlighet med grundlagsutskottets och Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheternas praxis ska administrativa sanktioner i princip jämföras med straffrättslig påföljd. Grundlagsutskottet har objektivt jämfört ekonomisk påföljd av straffkaraktär med straffrättslig påföljd (se t.ex. GrUU 2/2017 rd, s. 4–5, GrUU 14/2013 rd och GrUU 17/2012 rd). Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna har i sin rättspraxis vid bedömningen av gärningens brottsliga karaktär fäst uppmärksamhet vid karaktäriseringen av gärningen i den nationella

rätten, gärningens art samt påföljdens art och stränghetsgrad. Det räcker om ett av kriterierna uppfylls för att ärendet ska kunna omfattas av begreppet brottmål (Engel m.fl. mot Nederländerna, 8.6.1976 och Stenuit mot Frankrike 27.2.1992, A 232-A). I den här propositionen har man utgått från att svavelutsläppsavgiften i sak kan jämföras med en straffrättslig påföljd.

Både nationellt och i Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheternas praxis har man gäst särskild uppmärksamhet vid rättsskyddsaspekterna såsom bevisbördan och möjligheten att överklaga. I den föreslagna 7 b kap. 1 § används objektivet ansvar som grund för avgiftsskyldigheten. Svavelutsläppsavgiftens betalningsskyldighet förutsätter således inte uppsåt eller vållande. Enligt den föreslagna 3 § i nämnda kapitel grundar sig till centrala delar befrielsen från avgiften på den avgiftsskyldiges bevisning. På så sätt kan man tala om omvänd bevisbörda. Grundlagsutskottet har brukat anse att bestämmande av en påföljd enligt s.k. strikt ansvar och omvänd bevisbörda står i konflikt med den oskyldighetspresumtion som anses i grundlagens 21 § (GrUU 49/2017 rd, GrUU 2/2017 rd s. 5, GrUU 15/2016 rd, GrUU 57/2010 rd, GrUU 4/2004 rd, s. 7/I).

Objektivt ansvar och den avgiftsskyldiges bevisskyldighet som hänför sig till detta (omvänd bevisbörda) kan i viss mån vara problematisk med avseende på oskyldighetspresumtionen i 21 § i grundlagen och artikel 6.2 i den europeiska människorättskonventionen. Enligt artikel 6.2 i den europeiska människorättskonventionen skall envar som blivit anklagad för brottslig gärning betraktas som oskyldig intill dess hans eller hennes skuld lagligen fastställts. Den europeiska människorättsdomstolen har ändå i sin rättspraxis (t.ex. Janosevic mot Sverige, 23.7.2002 och Västberga Taxi Aktiebolag och Vulic mot Sverige, 23.7.2002) utgått från att de fördragsslutande staterna i princip under vissa förutsättningar har rätt att föreskriva om straff i anslutning till objektiva fakta. Ett sådant ansvar ska dock vara förenat med möjlighet till befrielse från påföljden – försvar på vissa subjektiva grunder.

Exempelvis i Janosevic-fallet konstaterade människorättsdomstolen i sin tidigare praxis (Salabiaku-fallet A 141-A), att de fördragsslutande staterna i princip under vissa förutsättningar har rätt att föreskriva om straff som hänför sig till enbart eller objektiva fakta oberoende av om de beror på brottsligt uppsåt eller oaktsamhet. Människorättsdomstolen konstaterade att när de fördragsslutande staterna ställer presumtioner på straffrättens område måste de hitta en balans mellan sakens betydelse och försvarets rättigheter, dvs. de använda metoderna skall stå i rätt proportion till de godtagbara målen. I det här fallet är det till denna del inte fråga om brott mot de mänskliga rättigheterna. Fallet beskrivs närmare i motiveringarna till förslaget om oljeutsläppsavgift i regeringens proposition 77/2015 rd.

Även om svavelutsläppsavgiften baserar sig på objektivet ansvar betonar man i förslaget myndigheternas skyldighet att skaffa fram tillräckliga bevis. Fartygets ägare eller redare är således inte beviskyldig till den del det är fråga om huruvida ett iakttaget svavelutsläpp härrör från ett visst fartyg, utan det är myndigheten som skall skaffa fram utredning om detta. Vid ändringssökande ska Gränsbevakningsväsendet med stöd av Transport- och kommunikationsverket kunna visa att utsläppet härrör från det fartyg vars ägare eller redare har påförts avgiften. Dessutom bör man konstatera att förutsättningarna för att påföra svavelutsläppsavgift även annars föreslås föreskrivas i detalj och här ingår även att pröva om avgiften ska efterges eller nedsättas med stöd av 7 b kap. 3 §. Den avgiftsskyldige har dessutom möjligheter att försvara sig vilket möjliggör nedsättning eller eftergift av avgiften.

Avsikten i svavelutsläppsavgiftsärenden är ändå att avvika från den allmänna ändringssökningsvägen avseende ändringssökande i förvaltningsärenden och styra ändringssökandet till sjörättsdomstolen vid Helsingfors tingsrätt. Valet av väg för

ändringssökande har granskats i specialmotiveringarna till den föreslagna 7 b kap. 10 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Förslaget motsvarar bestämmelsen om oljeutsläppsavgiftsärenden. Undantaget från förvaltningsbesvärsvägen har i den här propositionen motiverats med bland annat behovet av sjörättslig sakkunskap och koncentrerat av ärendena. Eftersom det för samma svavelutsläpp kan påföras både administrativ och straffrättslig påföljd (på grund av förbudet om dubbel straffbarhet endast till olika personer) är det även motiverat med avseende på systemens inbördes växelverkan att domstolsbehandlingen av båda påföljderna sker över samma domstolslinje, de allmänna domstolarna. Såsom beskrivs i regeringens proposition 77/2005 rd om oljeutsläppsavgift talar även omständigheterna relaterade till verkställighet och ömsesidig rättshjälp för att sjörättsdomstolen vid tingsrätten väljs till forum för svavelutsläppsavgiftsärenden. Förvaltningsprocessen som väg för ändringssökande understöds å sin sida av att det i dessa ärenden inte är fråga om tvister mellan privata parter eller ett egentligt brottmål utan myndighetens utövande av offentlig makt i form av ett förvaltningsbeslut. Behandlingen av svavelutsläppsavgiftsärenden i sjörättsdomstolen anses dock väga tyngre än behandling i förvaltningsprocess.

Sjörättsprocessen följer i tillämpliga delar kraven på straffprocess, så den uppfyller i sig kraven på rättvis rättegång i 21 § i grundlagen. Ändring i sjörättsdomstolens beslut kan sökas hos hovrätten genom besvär och vidare hos högsta domstolen, om den sistnämnda beviljar besvärstillstånd. Det finns således allt som allt minst två besvärinstanser.

Trots att det är exceptionellt med hänsyn till bestämmelserna om domstolväsendets grundstruktur och domstolarnas uppgifter i 98 och 99 § i grundlagen att besvär över en förvaltningsmyndighets beslut styrs till en allmän domstol, har inte heller grundlagsutskottet sett något hinder för arrangemanget, när behöriga motiveringar har kunnat anföras för det (t.ex. GrUU 32/2005 rd och GrUU 9/2001 rd).

Enligt 98 § 3 mom. i grundlagen bestäms angående specialdomstolar som utövar domsrätt på särskilt angivna områden genom lag. I den mån sjörättsdomstolen i sak kan jämföras med specialdomstolarna, styrs besvärärenden till den i enlighet med grundlagen även annars med stöd av vanlig lag. På angivna grunder och då det i sista hand är fråga om ett ringa undantag från arbetsfördelningen mellan de olika domstolslinjerna, har propositionen på det hela taget ansetts vara i harmoni med grundlagen.

#### *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 (lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet) 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*

Med stöd av vad som anförts ovan 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 § 3 och 4 mom., 2 kap. 1 och 3–5 § och 6 § 2 mom., 7 och 9 § och 10 § 1 och 2 mom., 2 a kap., 3 kap. 1 § 1 mom. och 8 §, 4 kap. 1 § 1 mom., 4 §, 5 § 1 mom., 6 §, 7 § 1 mom., 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 §, 9 kap. rubrik, 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. och 15–18 § samt 13 kap. 1 § 1 mom. och 3 § 2 mom. 1 och 11 punkten och 5 mom., av dem 1 kap. 2 §, 2 kap. 3–5 §, 6 § 2 mom., 7 § och 10 § 1 och 2 mom., 2 a kap. 1–3 och 6 §, 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. och 15–18 § sådana de lyder i lag 990/2018, 1 kap. 3 § 3 mom. sådant det lyder i lag 655/2011, 2 a kap. rubrik och 4 och 5 §, 6 kap. 3 och 4 §, 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 §, 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,

fogas till 1 kap. 3 § ett nytt 5 mom., till 9 kap. nya 9 § och 10 §, till 10 kap. nya 6 § och 7 §, till 12 kap. 6 § ett nytt 3 mom., till 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) *AFS-konventionen* internationella konventionen om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg, ingånget i London den 5 oktober 2001, jämte ändringar;
- 2) *ämne* grundämnen och kemiska föreningar av dessa, sådana de förekommer i naturen eller industriellt producerade;
- 3) *fartyg* varje sjöburet färdmedel, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar;
- 4) *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 avfall från fartyg som avses i 5 § i avfallslagen;
- 5) *territorialvatten, inre territorialvatten och territorialhav* de områden som definieras i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956);

6) *fartygsavfallsbrottsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser jämte ändringar

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) *leverantör av fartygstrafikservice* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen;

9) *biodrivmedel* biodrivmedel som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv för biobränsleblandningar och i bilaga I i MARPOL-konventionen om transport av laster och energiintensiva bränslen samt blandningar som innehåller ovannämnda biodrivmedel och bränslen som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv för transport av energiintensiva bränslen och deras blandningar;

10) *bruttodräktighet* bruttodräktigheten fastställd enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (FördrS 31/1982);

11) *Helsingforskonventionen* 1992 års konvention om skydd av Östersjöområdet marina miljö (FördrS 2/2000) jämte ändringar;

12) *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;

13) *skadligt flytande ämne* ämne som klassificerats tillhöra kemikalieförteckningens klass X, Y och Z i MARPOL-konventionen;

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

15) *småbåtshamn* hamn som huvudsakligen betjänar fritidsbåtar;

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

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

18) *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 territorialvatten;

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

20) *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;

21) *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;

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

23) *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 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;

24) *inrikesfart* trafik mellan finländska hamnar; med inrikes fart jämställs trafik till Viborg via Saima kanal och därtill direkt anslutna vattenområden som tillhör Ryssland och trafik mellan Vichrevoj och Viborg;

25) *behandlat toalettavfall* sådant toalettavfall som har behandlats i en behandlingsanläggning som godkänts på behörigt sätt;

26) *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;

27) *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;

28) *lastrester* sådana rester av lastmaterial ombord som finns kvar på däck eller i lastrum eller tankar efter lastning och lossning, inbegripet överskott eller spill som uppkommer i samband med lastning och lossning, antingen under våta eller torra förhållanden eller ansamlade i spolvatten, exklusive lastdamm som finns kvar på däck efter sopning eller damm på fartygets externa ytor;

29) *närmaste land* den yttre gränsen för de inre territorialvattnen eller de områden som avgränsas i MARPOL-konventionen;

30) *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;

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

32) *passagerarfartyg* ett fartyg som får ta fler än 12 passagerare och där man med 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;

33) *marin dieseloilja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMB-typ i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt;

34) *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;

35) *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;

36) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 °C inte överstiger 0,28 megapascal (absolut tryck);

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

38) *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;

39) *barlastvattenkonventionen* den i London den 13 februari 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, jämte ändringar;

40) *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 sakenlig rulla eller dess motsvarighet;

41) *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; 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;

42) *utsläppsminskningmetod* 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;

43) *svavelkontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen;

44) *SafeSeaNet-systemet* unionens i övervakningsdirektivet avsedda system för informationsutbyte inom sjöfarten, bestående av ett centralsystem som administreras av kommissionen och av medlemsstaternas nationella system;

45) *hamn* en plats eller ett geografiskt område vars konstruktioner och utrustning utformats för att möjliggöra mottagning av fartyg, inklusive ankarplats inom hamnens jurisdiktion, dock inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och tjänster, besökarantal och avfallsmängder är små;

46) *hamnnehavare* 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;

47) *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;

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

49) *sediment* materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg;

50) *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;

51) *insjöområde* sjöar, älvar, åar och kanaler;

52) *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;

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

54) *finiskt vattenområde* territorialvattnen och insjöområdet;

55) *ekonomisk zon* det havsområde som anges i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004);

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

57) *kvävekontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen;

58) *preparat* blandningar av två eller flera ämnen;

59) *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;

60) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter;

61) *oljehaltig blandning* en blandning som innehåller olja; och

62) *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 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 såsom föreskrivs i 9 och 10 kap. Efter det att sådant avfall överförts från fartyget till land tillämpas avfallslagen (646/2011) på avfallet.

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.

Bestämmelserna i 9 och 10 kap. i den här lagen tillämpas inte på

1) Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg eller hamnar;  
2) småbåtshamnar vid insjöar med under 50 båtplatser eller i samband med vilka det finns vinterförvaringsplatser för under 50 småbåtar;

eller

3) hamnar som betjänar små passagerarfartyg i inrikestrafik vid vilka ifrågavarande fartyg inte avlämnar avfall.

### 2 kap

#### **Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg**

### 1 §

#### *Förbud mot utsläpp av olja och utsläpps begränsningar*

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-konventionen, 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.

Utsläppsförbudet och utsläpps begränsningen som föreskrivs ovan i 1 och 2 mom. gäller även utsläpp i vatten på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon av kolväten med jämförbara egenskaper som olja eller oljehaltiga blandningar och andra liknande skadliga ämnen som används på fartyget. Med avseende på utländska fartyg gäller utsläppsförbud och utsläpps begränsning dock inte utsläpp i Finlands ekonomiska zon av kolväte med jämförbara egenskaper som olja eller oljehaltiga blandningar eller andra liknande skadliga ämnen som används på fartyget.

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

### 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, förutsatt att anordningen, arrangemanget eller konstruktionen uppfyller kraven i 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 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*

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 utfärda 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 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-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 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-konventionen. 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-konventionen, 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-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, 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 utsläpps begränsningar 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 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, borrhävar och andra plattformar;

2) innehåll och uppställning i fråga om beredningsplaner 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.

## 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 skadliga ämnen som transporteras som last, gods i fast form i bulk som är skadligt för den marina miljön som definieras i bilaga V i MARPOL-konventionen, överföringar av farligt gods i fast form i bulk som definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen samt på leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat.

I det här kapitlet avses med bränsle:

1) marina bränslen;

2) 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

3) biodrivmedel.

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas 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.

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas inte på Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg.

#### 2 §

##### *Områden som anvisats för överföring och leverans av bränsle*

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.

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Transport- och kommunikationsverket efter förhandlingar med Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, 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. 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 överföring 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 överföring eller leverans som avses ovan i 1 §, dock inte i STS-operationer, ska beskriva lasthanteringsmanualen för ifrågavarande överföring eller leverans.

#### 4 §

##### *Skyldighet att på förhand meddela om överföring och leverans från ett fartyg till ett annat*

Fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare ska meddela:

1) Tullen om sin plan att genomföra en överföring eller leverans som avses ovan i 1 § 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 överföring eller leverans som avses i 1 § i det här kapitlet inom Finlands ekonomiska zon 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.

Vid överföring av andra laster och avfall än de som avses ovan i 1 § samt avseende leverans av bränsle ska närmare uppgifter som utfärdas genom förordning av statsrådet infogas i anmälan.

Om alla uppgifter som avses i 3 mom. 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 meddela de myndigheter som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra den. Uppgifterna som avses ovan i 3 mom. ska lämnas till de ovannämnda myndigheterna så snart som möjligt. Om uppgifterna om överföringen eller leveransen ändras före den planerade överföringen eller leveransen utförs, ska detta omedelbart meddelas 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 anmälan som avses i 1 mom. till Transport- och kommunikationsverket och till de andra myndigheter som avses 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 när det är fråga om STS-operationer inom Finlands ekonomiska zon tillämpas vad som i lagen om fartygstrafikservice 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 fartyget som används för överföring eller leverans som avses i 1 § ska det finns en person som har det övergripande tillsynsansvaret för överföringen eller leveransen.

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.

## 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 Gränsbevakningsväsendets och räddningsväsendets regionala räddningsmyndighets kostnader för de beredskapsåtgärder som utförs i samband med överföringen eller leveransen.

## 7 §

### *Närmare bestämmelser och föreskrifter*

För att verkställa det här kapitlet, bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och 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 finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon; och

2) uppgifterna som ska fogas till anmälan som avses i 4 § 3 mom.

Transport- och kommunikationsverket får i anknytning till tillämpningen av det här kapitlet, bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter:

1) för finska vattenområden och Finlands ekonomiska zon som avses i 2 §;

2) om det praktiska utförandet av överföringar och leveranser på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon; och

3) om 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 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 jämförbara kolväten och andra skadliga ämnen som används på samma sätt som dessa i fartyg i finska vattenområden 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.

## 8 §

### *Anmälan och handräckning i ärenden som gäller oljeutsläppsavgift*

Gränsbevakningsväsendet underrättar omedelbart Finlands miljöcentral om uppdagat oljeutsläpp.

En myndighet ska ge Gränsbevakningsväsendet sådan handräckning som behövs för utförandet av en uppgift avseende oljeutsläppsavgiften och som myndigheten är behörig att ge.

## 4 kap

### **Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg**

## 1 §

### *Klassificeringen av skadliga flytande ämnen*

I enlighet med regel 6 i bilaga II till MARPOL-konventionen ska bestämmelserna i bilagan tillämpas på transport av skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z.

---

## 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 beredskapsplan för marin förorening med skadliga flytande ämnen i enlighet med bilaga II till MARPOL-konventionen.

---

## 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-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 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-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 (IBC-koden) eller enligt organisationens regler för transport av kemikalier i bulk (BCH-koden).

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. 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-konventionen. 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-konventionen, 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, 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-konventionen, 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

### **Förhindrande 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-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens 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.

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-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 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 enlighet med 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 föreningsskyddscertifikat 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, 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 §.

## 6 kap

### **Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg**

#### 1 §

##### *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-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens 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 regel 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 bilaga V i fråga om behandling av fast avfall. Skylten ska vara på fartygets arbetspråk 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-konventionen avsedd avfallshanteringsplan om minskning och behandling av fast avfall. Planen ska vara avfattad på fartygets arbetspråk. 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, 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-konventionen, 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 och ekonomiska zon på det sätt som föreskrivs i bilaga VI till MARPOL-konventionen, 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-konventionen eller andra internationella förpliktelser som Finland har åtagit sig eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

## 4 §

### *Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall*



De utsläppsförbud och utsläpps begränsningar 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 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 utsläpps begränsningarna 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 avgasreningmetoder ska uppfylla kraven i Europeiska gemenskapens rättsakter. Om dieselmotorns uteffekt överstiger 130 kilowatt, ska avgasreningssystemet och avgasreningmetoderna 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 avgasreningmetoder, 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 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-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 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*

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 utsläppsminskningmetod som uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

---

## 8 §

### *Bestämningsmetoder för bränslen*

Marina bränslenas 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 gemenskapens 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 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-konventionen och i Europeiska gemenskapens rättsakter.

Ett fartygs avfallsförbränningsugn ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

#### 11 a §

##### *Skyldigheter för leverantörer av marina bränslen*

Leverantören av marina bränslen, som levererar marina bränslen i Finland, ska meddela om utövande av sådan verksamhet till Transport- och kommunikationsverket.

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 ifrågavarande bilaga, 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 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 bränslen på fartyg som är avsedda att användas eller används 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 iaktas i samband med bränsleleveransen för sådana leverantörer som är registrerade i Finland 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.

Bränsleleverantören som avses i 1 mom. ska meddela Tullen om varje bränsleleverans till fartyget minst 24 timmar innan den planerade leveransen.

Det föreskrivs om Gränsbevakningsväsendets handräckning till Tullen i 77 § i gränsbevakningslagen.

Bränsleleverantören 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 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-konventionen 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-konventionen, 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 avgasreningssystemer 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 avgasreningssystemer 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) utsläppsminskningsmetoder 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) provtagning och analysering som avses i 12 §;
- 11) rapportering av uppgifter som avses i 12 § till Transport- och kommunikationsverket; och

12) närmare villkor för temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle enligt 14 §.  
Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, 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 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 avgasreningssättens 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. får 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-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 datainsamlingsystemet 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*

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-konventionen. 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 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) 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 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, 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) 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-konventionen, 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 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;

5) fartyg som byggts före år 1990 som tillhandahåller avtalsbaserade isbryartjänster åt Trafikledsverket, men inte på fartyg som tillhandahåller isbryartjänster åt Trafikledsverket på basis av statsfördrag.

## 9 kap

### **Hur avfall tas emot i hamn**

## 1 §

### *Mottagningsanordningar i hamn*

Hamninnehavaren ska se till att det i hamn finns tillräckliga mottagningsanordningar som har kapacitet att ta emot typerna och mängderna av avfall från fartyg som normalt använder hamnen, med beaktande av:

- 1) hamnanvändarnas operativa behov;
- 2) den hamnens storlek och geografiska belägenhet;
- 3) den typ av fartyg som anlöper hamnen; och
- 4) eventuella undantag som föreskrivs i 10 kap. 5 § i den här lagen.

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) fast avfall;
- 5) använda batterier och ackumulatörer;
- 6) el- och elektronikavfall;
- 7) bioavfall;
- 8) fiberförpackningsavfall;
- 9) plastförpackningsavfall;
- 10) glasförpackningsavfall;
- 11) metallförpackningsavfall och annat metallavfall av liten storlek; och
- 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.

Det som föreskrivs i 2 mom. om mottagningsanordningar för avfall gäller inte hamnar som enbart betjänar passagerarfartyg med en bärförmåga på under 1350 ton i inrikes fart.

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 § 21 punkten (fiskehamn).

### 4 §

#### *Hur avfall tas emot i småbåtshamnar*

Det som föreskrivs i 1 § 2 mom. om mottagningsanordningar för avfall gäller inte småbåtshamnar.

Småbåtshamnnehavare ska se till att småbåtshamnen har tillräckliga separata mottagningsanordningar åtminstone för toalettavfall och blandat kommunalt avfall.

Innehavare av småbåtshamnar 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, och
- 4) farligt avfall.

Till skillnad från vad som föreskrivs i 2 och 3 mom. och i 1 § 1 mom. kan innehavaren av en småbåtshamn ordna mottagningen av avfall genom att komma överens om användarrätt av en annan mottagningsanordning som finns i närområdet på rimligt avstånd. Då ska småbåtshamnen tillhandahålla information om sådant arrangemang och ifrågavarande mottagningsanordnings läge och öppettider som är lättillgängliga för användarna. Vid mätning av mottagning av avfall i småbåtshamnar ska även användare från andra småbåtshamnar beaktas.

## 5 §

### *Avfallshanteringsplan för hamn*

Hamninnehavaren ska göra upp en avfallshanteringsplan för hamnen för att ordna hanteringen av fartygsgenererat avfall.

Avfallshanteringsplanen ska beskriva avfallshanteringen av avfall från fartyg, såsom mottagning, insamling, lagring och behandling och återvinning. Avfallshanteringsplanen ska dessutom beskriva belopp och beräkningsgrunder för avgifterna som tas ut av fartygen. Avfallshanteringsplanen ska beskriva vidtagna säkerhetsåtgärder för avfallshanteringen av avfall från fartyg om dessa inte har beskrivits i annan plan för hamnverksamheten som godkänts av behörig myndighet. Vid planeringen av de åtgärder som ingår i planen ska hamnens storlek och beskaffenhet samt de typer av fartyg som anlöper hamnen beaktas.

Om småbåtshamnen har avtal om användarrätt till en annan mottagningsanordning som avses i 4 § 3 mom. ska innehållet i detta avtal beskrivas i avfallshanteringsplanen för hamnen i fråga.

Hamnen kan göra upp en gemensam avfallshanteringsplan med en hamn som är belägen på samma geografiska område. Avfallshanteringsplanen ska separat definiera behovet och tillgången till mottagningsanordningarna för vardera hamnen.

Hamnen ska följa avfallshanteringsplanen efter det att den har godkänts. 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 och lägga fram hamnens avfallshanteringsplan för bedömning och godkännande till 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. I varje fall ska avfallshanteringsplanen enligt 1 mom. uppdateras och läggas fram för bedömning och godkännande till behörig myndighet med minst fem års mellanrum.

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 miljöförvaltningsmyndigheten kan i samband med godkännandet av avfallshanteringsplanen utfärda nödvändiga bestämmelser för genomförandet av planen, såsom nödvändiga mottagningsanordningar eller på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas.

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen och den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten registrera planen i datasystemet för miljöförvaltningsinformation enligt 222 § i miljöskyddslagen (527/2014). Myndigheten som godkänner hamnens avfallshanteringsplan ska då sända ett registerutdrag 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 fartygsinnehavare som använder hamnen och användarna och deras företrädare, behöriga myndigheter 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, 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 mottagningsanordningarna som hör till varje kaj-/ankarplats är belägna och, när så är relevant, deras öppettider;
- 2) förteckning över fartygsavfall som normalt hanteras av hamnen;
- 3) förteckning över kontaktställen, operatörer av mottagningsanordningar i hamn och de tjänster som tillhandahålls;
- 4) beskrivning av förfarandena för avlämning av avfall; och
- 5) beskrivning av avgiftssystemet, inklusive principerna och priserna för bestämmelsen av avgifterna.

En hamninnehavare, som registrerats i systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice, ska dessutom informera om uppgifterna som avses i 2 mom. genom nämnda system för hantering av information inom sjöfarten och SafeSeaNet-systemet.

## 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.

Ett fartyg eller annan part 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).

## 9 §

### *Rapportering om brister i hamnarnas mottagningsanordningar*

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska granska fartygens rapporter om påstådda brister i mottagningsanordningarna i finska hamnar. Transport- och kommunikationsverket ska meddela om nämnda undersökningsresultat till den Internationella sjöfartsorganisationen då det är fråga om en påstådd brist i mottagningsanordningarna i en finländsk hamn som rapporterats av en annan IMO-medlemsstat. Transport- och kommunikationsverket ska rapportera påstådda brister i mottagningsanordningarna i hamnar utanför Finland till hamnstatens myndigheter och till den Internationella sjöfartsorganisationen.

#### 10 §

##### *Närmare bestämmelser*

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens och den här lagens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om följande:

- 1) mottagningsanordningar i hamn som avses i 1 §,
- 2) arrangemang för mottagning av avfall i reparationshamnar enligt 2 §,
- 3) arrangemang för mottagning av avfall i fiskehamnar enligt 3 §,
- 4) arrangemang för mottagning av avfall i småbåtshamnar enligt 4 §,
- 5) struktur och innehåll i hamnens avfallshanteringsplan enligt 5 §,
- 6) informering av uppgifter enligt 7 § 2 mom. och rapportering av dessa enligt 3 mom. i nämnda paragraf; och
- 7) insamling av övervakningsuppgifter om volymen och mängden avfall som samlas i håvfångstredskapet under fiskeinsatsen och rapportering till kommissionen som avses i artikel 2.4 och 8.7 i fartygsavfallsdirektivet

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 avfall från fartyg*

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 fartygsgenererade avfall i enlighet med lossningsbestämmelserna som grundar sig på MARPOL-konventionen.

Om det inte finns någon mottagningsanordning i en småbåtshamn ska avfallet från en fritidsbåt avlämnas till den mottagningsanordning för vilken hamninnehavaren i enlighet med 9 kap. 4 mom. avtalat om användning.

Med avvikelse till 1 mom. kan fartyget fortsätta sin färd till nästa anlöpshamn utan att avlämna avfall om:

- 1) tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn,
- 2) fartyget endast vistas på hamnens ankarplats under 24 timmar, eller

3) fartyget endast vistas på hamnens ankarplats under svåra väderförhållanden.

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 man på fartyget iakttar de skyldigheter som föreskrivs i detta kapitel eller i enlighet med det.

## 2 §

### *Förhandsanmälan av avfall*

När ett fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet anlöper en hamn inom finskt territorium ska befälhavaren eller någon som denne befullmäktigat avge en förhandsanmälan om avfall från fartyget till innehavaren av anlöpshamnen 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 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 känd. Informationen ska förvaras 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 dock inte fartyg som endast vistas på hamnens ankarplatser och inte fartyg som används för hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster.

## 3 §

### *Avfallsavlämningskvitto*

Vid avlämning ska operatören av mottagningsanordningen i den hamn där avfallet avlämnats fylla i och tillhandahålla avfallsavlämningskvittot utan onödigt dröjsmål till fartygets befälhavare. Kvittot ska innefatta uppgifter som räknas upp i bilaga 3 till fartygsavfallsdirektivet.

Kravet som avses i 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 om den uppfyller förutsättningarna för undantag. Då ska myndigheten som godkänner hamnens avfallshanteringsplan meddela ifrågavarande hamns namn och belägenhet via SafeSeaNet-systemet som avses i 1 kap. 2 §. Uppgifterna meddelas dock endast för de hamnar som anlöps av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet.

Befälhavaren på ett fartyg som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde eller någon som denne befullmäktigat i uppgiften ska före avgång eller genast avfallsavlämningskvittot har mottagits rapportera informationen på kvittot genom systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Informationen från avfallsavlämningskvittot ska finnas tillgängligt ombord på fartyg som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde i minst två år, där så är relevant tillsammans med tillämplig oljedagbok, lastdagbok eller avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, och ska på begäran tillhandahållas behörig myndighet i unionens 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 innefatta indirekta administrativa kostnader och hanteringen av följande fartygsavfall:

- 1) oljehaltigt avfall, exklusive lastrester;
- 2) toalettavfall; och
- 3) fast avfall, inklusive avfall som samlas i håvfångstredskapen under fiskeinsatser, exklusive 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. då den avlämnade avfallsmängden överskrider den maximala lagringskapaciteten som avses i statsrådets förordning,

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.

Nedsättning på avgifterna ska beviljas om det är fråga om fartyg som är i drift inom närsjöfart eller om 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.

Avgifterna kan ingå i den hamnavgift som tas ut för fartygen eller i annan avgift som tas ut för nyttjanderätt till hamnen.

Avgiften enligt 1 mom. tas inte ut för de fartyg som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 5 § i detta kapitel 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 tidtabellsbunden trafik, dvs. 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 resor med samma fartyg, som bildar ett konstant mönster, mellan fastställda hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnanlöp,

3) fartyget har ingått ett 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, 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 den medgivna 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 det beviljade undantaget får ett fartyg inte fortsätta till nästa anlöpshamn om det inte finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och som kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn.

## 6 §

### *Närmare bestämmelser*

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens och den här lagens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om följande:

1) tillräcklig särskild lagringskapacitet som avses ovan i 1 § 3 mom. 1 punkten i detta kapitel, 4 § 2 mom. 1 punkten och 5 § 4 mom.,

2) grunderna enligt vilka avfallets farlighet bedöms som avses i 4 § 3 mom., och

3) grunderna på vilka fartyg ska beviljas nedsättning på avgifterna enligt 4 § 5 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

### **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 Finlands 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.

---

## 3 §

### *Närmare bestämmelser*

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, 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 §.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

## 12 kap

### **Tillsyn och administrativt tvång**

#### 1 §

##### *Tillsynsmyndigheter*

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralen, den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten, 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,
  - 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) fartygens, som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde, skyldighet att avlämna avfall från fartyg i hamn och förhandsanmälan om avfallet såsom föreskrivs i 10 kap. i denna lag och fartygsavfallsdirektivet och i förordningar som utfärdats med stöd av dessa, och
  - 10) hantering och skifte av barlastvatten och sediment.
- 

#### 6 §

##### *Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter*

Gränsbevakningsväsendet övervakar i samband med övervakningen av sjötrafiken skyldigheten som avses i 10 kap. 1 § avseende fartyg utanför övervakningsdirektivets

tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn såsom föreskrivs i fartygsavfallsdirektivet.

## 8 §

### *Polisens tillsynsuppgifter*

---

Polisen övervakar i samband med övervakningen av sjötrafiken på insjövattnen och Finlands territorialvatten skyldigheten som avses i 10 kap. 1 § avseende fartyg utanför övervakningsdirektivets tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn såsom föreskrivs i fartygsavfallsdirektivet.

## 15 §

### *Administrativt tvång*

Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralen, den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten 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 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 miljöcentralen, den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten och Tullen får förena ett förbud eller föreläggande som de utfärdat 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 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 till fartygets nästa anlöpshamn och fartygets flaggstat och framföra begäran om att åtgärder med anledning av utsläppet inleds såsom föreskrivs i fartygsavfallsbrottsdirektivet.

## 18 §



### *Rapportering till kommissionen*

Transport- och kommunikationsverket ska var tredje år lämna en rapport till kommissionen om hur Finlands behöriga har tillämpat fartygsavfallsbrottsdirektivet.

#### 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*

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. Grunderna för avgiften till kommunen anges närmare i en taxa som kommunen godkänt. Enligt 9 kap. 6 § kan närings-, trafik- och miljöcentralen 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.

---

#### 3 §

##### *Straffbestämmelser*

---

1) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning av olja, oljehaltiga blandningar eller med dessa jämförbara kolväten och andra skadliga ämnen som används på samma sätt som dessa i fartyg enligt 2 kap. 1 §,

---

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 leverantör av marina bränslen som avses i 7 kap. 11 a § som uppsåtligen eller av oaktsamhet har levererat bränsle som inte motsvarar specifikationen som meddelats i överlåtelsebeviset för bränsle som avses i paragrafen eller bränsleprovet som inte tagits såsom föreskrivs i paragrafen.

---

Denna lag träder i kraft den 28 juni 2021.

---



## 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, 2 § 20 punkten och 17 § och 29 § 3 mom. sådana de lyder i lag 946/2018 och 2 § 45 punkten sådan den lyder i lag 169/2019, och fogas till 2 § en ny 2 a och 13 b punkt, ett nytt 5 a kap. och en ny 91 § 11 punkt i stället för den 91 § 11 punkten som upphävts genom lag 879/2014 som följer:

#### 2 §

##### *Definitioner*

---

2 a) *delegerad förordning* kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/411, 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 bestämmelsen 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 kan utfärda bestämmelser som tillåter tillämpandet av bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i den delegerade förordningen om de motsvarande bestämmelserna är minst lika effektiva som bestämmelserna 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 stabilitetskraven i stabilitetsdirektivet.

För genomförande av stabilitetsdirektivet kan Transport- och kommunikationsverket ge närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet och bestämma i enlighet med stabilitetsdirektivet om havsområden på vilka ro-ro-passagerarfartyg regelbundet trafikerar till eller från dess hamnar och 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 stabilitetskraven som fastställs i artikel 6 och bilaga I.

Certifikatet är 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*

Om ett rederi som bedriver reguljär trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som skall nyttjas i samma trafik under en kortare period ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta 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.

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 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.

När Transport- och kommunikationsverket har gett sitt samtycke till sådan trafik som avses i 1 och 2 mom. ska ro-ro-passagerarfartyg som används i sådan trafik inneha ett certifikat som föreskrivs i 34 b § som visar att det uppfyller kraven i stabilitetsdirektivet.

#### 91 §

##### *Fartygssäkerhetsförseelse*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

---

11) bryter mot förbudet att använda fartyget i 34 §,

12) försummar att iaktta de särskilda stabilitetskraven för ro-ro-passagerarfartyg som föreskrivs i 34 a § 1 mom. eller föreskrifterna som avses i 2 mom.

Denna lag träder i kraft den 28 juni 2021.

### 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:

#### 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 skall 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 för utredningen över lagligheten av förvärvet vid störningar i normalförhållanden eller andra exceptionella omständigheter i samhället.

Den ursprungliga handlingen eller en handling som bestyrkts av notarius publicus ska dock företes till myndigheterna senast en månad efter att ansökan om inskrivning av äganderätten i registret ska göras.

Om fartygets tidigare ägares förvärv inte registrerats i registret ska en utredning över dennas äganderätt företes, vilken är nödvändig för inskrivningen av förvärvet. Utredning över tidigare ägares äganderätt behöver dock inte företes om fartyget har sålts på exekutiv auktion.

#### 27 §

##### *Avslående av ansökan*

Ansökan ska avslås, om

- 1) utredning som avses i 20 § 3 och 5 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 §

##### *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. Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.

Om fartygsägaren som är införd i registret inte uppfyller sin skyldighet enligt 20 § 4 mom. ska registermyndigheten avföra fartyget ur registret. Registermyndigheten ska dock innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.

Den i registret införda ägaren ska utan dröjsmål underrättas om registermyndighetens beslut om avregistrering av 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 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.

På anställda hos klassificeringssällskap som avses i 1 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför säkerhetskontroller som avses i 1 mom. och utfärdar ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för det kontrollerade fartyget. Skadeståndsansvar föreskrivs 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 §, sådan den lyder i lag 914/2016, och  
*fogas* 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*

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.

Denna lag träder i kraft den 28 juni 2021.

Helsingfors den 20xx

**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 § 3 och 4 mom., 2 kap. 1 och 3–5 § och 6 § 2 mom., 7 och 9 § och 10 § 1 och 2 mom., 2 a kap., 3 kap. 1 § 1 mom. och 8 §, 4 kap. 1 § 1 mom., 4 §, 5 § 1 mom., 6 §, 7 § 1 mom., 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 §, 9 kap. rubrik, 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. och 15–18 § samt 13 kap. 1 § 1 mom. och 3 § 2 mom. 1 och 11 punkten och 5 mom., av dem 1 kap. 2 §, 2 kap. 3–5 §, 6 § 2 mom., 7 § och 10 § 1 och 2 mom., 2 a kap. 1–3 och 6 §, 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. och 15–18 § sådana de lyder i lag 990/2018, 1 kap. 3 § 3 mom. sådant det lyder i lag 655/2011, 2 a kap. rubrik och 4 och 5 §, 6 kap. 3 och 4 §, 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 §, 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,

fogas till 1 kap. 3 § ett nytt 5 mom., till 9 kap. nya 9 § och 10 §, till 10 kap. nya 6 § och 7 §, till 12 kap. 6 § ett nytt 3 mom., till 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 marina miljö (FördrS 2/2000) jämte ändringar,

#### Föreslagen lydelse

1 kap

#### Allmänna bestämmelser

2 §

#### Definitioner

I denna lag avses med:

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

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

### Gällande lydelse

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

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

4) ***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 avfall från fartyg som avses i 5 § i avfallslagen;***

5) *territorialvatten*, inre territorialvatten och territorialhav de områden som definieras i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956);

6) ***fartygsavfallsbrottsdirektivet Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser jämte ändringar***

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) *leverantör av fartygstrafikservice* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen;

9) ***biodrivmedel biodrivmedel som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv för biobränsleblandningar och i bilaga I i MARPOL-konventionen om transport av laster och energüintensiva bränslen samt blandningar som innehåller ovannämnda biodrivmedel och bränslen som avses i Internationella sjöfartsorganisationens direktiv för transport av energüintensiva bränslen och deras blandningar;***

10) *bruttodräktighet* bruttodräktigheten fastställd enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmätningsskonvention (FördrS 31/1982);

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

### 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 färdmedel, 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 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,

### Föreslagen lydelse

12) *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;

13) *skadligt flytande ämne* ämne som klassificerats tillhöra kemikalieförteckningens klass X, Y och Z i *MARPOL-konventionen*;

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

15) *småbåtshamn hamn som huvudsakligen betjänar fritidsbåtar*;

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

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

18) *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;

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

20) *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;

### Gällande lydelse

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) *Försvarsmaktens och 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 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

21) *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;

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

23) *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 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;

24) *inrikesfart* trafik mellan finländska hamnar; med inrikes fart jämställs trafik till Viborg via Saima kanal och därtill direkt anslutna vattenområden som tillhör Ryssland och trafik mellan Vichrevoj och Viborg;

25) *behandlat toalettavfall* sådant toalettavfall som har behandlats i en behandlingsanläggning som godkänts på behörigt sätt;

26) *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

## 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 genereras 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 trivsamteten 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,

32) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 °C inte överstiger 0,28 megapascal (absolut tryck),

## Föreslagen lydelse

d) annat avloppsvatten som är blandat med sådant avfall;

27) *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;

28) *lastrester* sådana rester av lastmaterial ombord som finns kvar på däck eller i lastrum eller tankar efter lastning och lossning, inbegripet överskott eller spill som uppkommer i samband med lastning och lossning, antingen under våta eller torra förhållanden eller ansamlade i spolvatten, exklusive lastdamm som finns kvar på däck efter sopning eller damm på fartygets externa ytor;

29) *närmaste land* den yttre gränsen för de inre territorialvattnen eller de områden som avgränsas i MARPOL-konventionen;

30) *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;

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

32) *passagerarfartyg* ett fartyg som får ta fler än 12 passagerare och där man med 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;

### Gällande lydelse

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 tvättställe, 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 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,

### Föreslagen lydelse

33) *marin dieselolja* alla marina bränslen enligt definitionen på DMB-typ i tabell I i standarden ISO 8217, med undantag för referensen till svavelhalt;

34) *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;

35) *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;

36) *flytande ämne* ett ämne med ett ångtryck som vid en temperatur av 37,8 °C inte överstiger 0,28 megapascal (absolut tryck);

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

38) *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;

39) *barlastvattenkonventionen* den i London den 13 februari 2004 ingångna internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, jämte ändringar;

### Gällande lydelse

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,

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,

### Föreslagen lydelse

40) *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 sakenlig rulla eller dess motsvarighet;

41) *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; 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;

42) *utsläppsminskning* metod, 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;

43) *svavelkontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till MARPOL-**konventionen**;

44) *SafeSeaNet-systemet* unionens i övervakningsdirektivet avsedda system för informationsutbyte inom sjöfarten, bestående av ett centralsystem som administreras av kommissionen och av medlemsstaternas nationella system;

45) *hamn* en plats eller ett geografiskt område vars konstruktioner och utrustning utformats för att möjliggöra mottagning av fartyg, inklusive ankarplats inom hamnens jurisdiktion, dock inte en plats eller ett område vars för fartyg avsedda konstruktioner och



## Gällande lydelse

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 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,

## Föreslagen lydelse

tjänster, besökarantal och avfallsmängder är små;

46) *hamnnehavare* 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;

47) *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;**

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

49) *sediment* materia som sedimenterats från barlastvatten i ett fartyg;

50) **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;**

51) *insjöområde* sjöar, älvar, åar och kanaler;

52) *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

## Gällande lydelse

53) *leverantör av fartygstrafikservice* den i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda VTS-tjänsteleverantör 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, besökarantal och avfallsmängder är små,*

57) *hamnnehavare* 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

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;

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

54) *finskt vattenområde* territorialvattnen och insjöområdet;

55) *ekonomisk zon* det havsområde som anges i lagen om Finlands ekonomiska zon (1058/2004);

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

57) *kvävekontrollområde* de havsområden som definieras som sådana av IMO enligt bilaga VI till *MARPOL-konventionen*;

58) *preparat* blandningar av två eller flera ämnen;

59) *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;

60) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter;

61) *oljehaltig blandning* en blandning som innehåller olja; och

## Gällande lydelse

### 3 §

#### *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. (17.6.2011/655)

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 5 mom.)

### 2 kap

#### **Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg**

### 1 §

## Föreslagen lydelse

62) *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 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 såsom föreskrivs i 9 och 10 kap. Efter det att sådant avfall överförts från fartyget till land tillämpas avfallslagen (646/2011) på avfallet.

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.

*Bestämmelserna i 9 och 10 kap. i den här lagen tillämpas inte på*

1) *Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg eller hamnar;*

2) *småbåtshamnar vid insjöar med under 50 båtplatser eller i samband med vilka det finns vinterförvaringsplatser för under 50 småbåtar; eller*

3) *hamnar som betjänar små passagerarfartyg i inrikestrafik vid vilka ifrågavarande fartyg inte avlämnar avfall.*

### 2 kap

#### **Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg**

### 1 §

*Gällande lydelse*

*Förbud mot utsläpp av olja och  
utsläpps begränsningar*

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.)

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

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

*Föreslagen lydelse*

*Förbud mot utsläpp av olja och  
utsläpps begränsningar*

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-konventionen, 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.

Utsläppsförbudet och utsläpps begränsningen som föreskrivs ovan i 1 och 2 mom. gäller även utsläpp i vatten på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon av kolväten med jämförbara egenskaper som olja eller oljehaltiga blandningar och andra liknande skadliga ämnen som används på fartyget. Med avseende på utländska fartyg gäller utsläppsförbud och utsläpps begränsning dock inte utsläpp i Finlands ekonomiska zon av kolväte med jämförbara egenskaper som olja eller oljehaltiga blandningar eller andra liknande skadliga ämnen som används på fartyget.

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

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

#### *Gällande lydelse*

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*

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*

#### *Föreslagen lydelse*

kraven i bilaga I till MARPOL-konventionen. 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-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 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*

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 utfärda 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*

### *Gällande lydelse*

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 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 §

### *Föreslagen lydelse*

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 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-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 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 §

## Gällande lydelse

### *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:

- 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

## Föreslagen lydelse

### *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-konventionen. 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-konventionen, 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-konventionen 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:

- 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, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens rättsakter, i fråga om Finlands

### *Gällande lydelse*

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, borrhplattformar 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, borrhplattformar 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.

#### 2 a kap

### **Överföring av oljelast från ett fartyg till ett annat**

(nytt 1 §)

### *Föreslagen lydelse*

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, borrhplattformar och andra plattformar.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga I till MARPOL-konventionen, 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, borrhplattformar 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.

#### 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 skadliga ämnen som transporteras som last, gods i fast form i bulk som är skadligt för den marina miljön som definieras i bihang I till bilaga V i MARPOL-konventionen, överföringar av farligt gods i fast form i bulk som definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen samt på*



## Gällande lydelse

### 1 §

#### Områden som anvisats för *STS-operationer*

Överföring av oljelast mellan oljetankfartyg (*STS-operation*) får utföras endast i hamnområden samt inom särskilt utsedda områden på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon.

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

## Föreslagen lydelse

leverans av bränsle från ett fartyg till ett annat.

I det här kapitlet avses med bränsle:

- 1) marina bränslen;
- 2) 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
- 3) biodrivmedel.

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas 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.

Bestämmelserna i det här kapitlet tillämpas inte på Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg.

### 2 §

#### Områden som anvisats för *överföring och leverans av bränsle*

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.

För att upprätthålla skyddet av den marina miljön utser Transport- och kommunikationsverket efter förhandlingar med Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, 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. 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.)

### *Gällande lydelse*

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. (se 1 § 3 mom.)

### 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 §

#### *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-

### *Föreslagen lydelse*

### 3 §

#### *STS-plan och lasthanteringsmanual*

Oljetankfartyg vars bruttodräktighet är minst 150 och som används för *överföring 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 överföring eller leverans som avses ovan i 1 §, dock inte i STS-operationer, ska beskriva lasthanteringsmanualen för ifrågavarande överföring eller leverans.*

### 4 §

#### *Skyldighet att på förhand meddela om överföring och leverans från ett fartyg till ett annat*

Fartygets trafikidkare, ägare, agent eller befälhavare ska meddela:

1) Tullen om sin plan att genomföra *en överföring eller leverans som avses ovan i 1 §* 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 överföring eller leverans som avses i 1 § i det här kapitlet* inom Finlands ekonomiska zon på det sätt som avses i 1 punkten *eller genom annan elektronisk informationsförmedling.*

#### *Gällande lydelse*

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 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 §

#### *Föreslagen lydelse*

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

*Vid överföring av andra laster och avfall än de som avses ovan i 1 § samt avseende leverans av bränsle ska närmare uppgifter som utfärdas genom förordning av statsrådet infogas i anmälan.*

Om alla uppgifter som avses i 3 mom. 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 meddela de myndigheter som nämns i 1 mom. på det sätt som avses i det momentet om avsikten att utföra den. Uppgifterna som avses ovan i 3 mom. ska lämnas till de ovannämnda myndigheterna så snart som möjligt. *Om uppgifterna om överföringen eller leveransen ändras före den planerade överföringen eller leveransen utförs, ska detta omedelbart meddelas 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 anmälan som avses i 1 mom. till Transport- och kommunikationsverket och till de andra myndigheter som avses 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 när det är fråga om STS-operationer inom Finlands ekonomiska zon tillämpas vad som i lagen om fartygstrafikservice 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 §

*Gällande lydelse*

***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 §

*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.

*Föreslagen lydelse*

*Personen med det övergripande tillsynsansvaret för överföring eller leverans*

För 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.

*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.*

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 *Gränsbevakningsväsendets och räddningsväsendets regionala räddningsmyndighets* kostnader för de beredskapsåtgärder som utförs i samband med *överföringen eller leveransen*.

7 §

*Närmare bestämmelser och föreskrifter*

För att verkställa det här kapitlet, bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och 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 finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon, samt när det gäller finska fartyg också utanför

### Gällande lydelse

Transport- och kommunikationsverket får i anknytning till tillämpningen av bilaga I till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter

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 kap

#### **Oljeutsläppsavgift**

##### 1 §

#### *Skyldighet att betala oljeutsläppsavgift*

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.

### Föreslagen lydelse

finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon; och

2) *uppgifterna som ska fogas till anmälan som avses i 4 § 3 mom.*

Transport- och kommunikationsverket får i anknytning till tillämpningen av *det här kapitlet*, bilaga I till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen och Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter:

1) *för finska vattenområden och Finlands ekonomiska zon som avses i 2 §;*

2) om det praktiska utförandet av *överföringar och leveranser* på finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon, samt när det gäller finska fartyg också utanför finskt vattenområde och Finlands ekonomiska zon; och

3) om 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 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 jämförbara kolväten och andra skadliga ämnen som används på samma sätt som dessa i fartyg i finska vattenområden* 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.

### *Gällande lydelse*

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.

#### 8 §

#### *Handräckning i ärenden som gäller oljeutsläppsavgift*

(nytt 1 mom.)

En myndighet ska ge gränsbevakningsväsendet sådan handräckning som behövs för utförandet av en uppgift avseende oljeutsläppsavgiften och som myndigheten är behörig att ge.

#### 4 kap

#### **Förhindrande 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*

Kemikalietankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z enligt 1 § ska uppfylla kraven på

### *Föreslagen lydelse*

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.

#### 8 §

#### **Anmälan och handräckning i ärenden som gäller oljeutsläppsavgift**

*Gränsbevakningsväsendet underrättar omedelbart Finlands miljöcentral om uppdagat oljeutsläpp.*

En myndighet ska ge Gränsbevakningsväsendet sådan handräckning som behövs för utförandet av en uppgift avseende oljeutsläppsavgiften och som myndigheten är behörig att ge.

#### 4 kap

#### **Förhindrande av utsläpp av skadliga flytande ämnen från fartyg**

#### 1 §

#### *Klassificeringen av skadliga flytande ämnen*

I enlighet med regel 6 i bilaga II till MARPOL-konventionen ska bestämmelserna i bilagan tillämpas på transport av skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z.

#### 4 §

#### *Konstruktions- och anordningskrav på kemikalietankfartyg*

Kemikalietankfartyg som transporterar skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z enligt 1 § ska uppfylla kraven på

### *Gällande lydelse*

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 §

#### *Lastdagbok*

Befälhavaren eller, under hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra

### *Föreslagen lydelse*

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 i enlighet med bilaga II till MARPOL-konventionen.

### 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-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 hans eller hennes tillsyn, någon annan person som hör till befälet ska på ett kemikalietankfartyg föra

### *Gällande lydelse*

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.

#### 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 (IBC-koden) eller enligt organisationens regler för transport av kemikalier i bulk (BCH-koden).

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 73/78.

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.

#### 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 73/78 och Helsingforskonventionen.

I hamnar där skadliga flytande ämnen lastas eller lossas ska det finnas av Transport- och kommunikationsverket bemyndigade

### *Föreslagen lydelse*

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 (IBC-koden) eller enligt organisationens regler för transport av kemikalier i bulk (BCH-koden).

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



### *Gällande lydelse*

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) utsläpps begränsningar enligt 2 och 9 § 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 § på kemikalietankfartygens konstruktion.

### *Föreslagen lydelse*

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. 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-konventionen. 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-konventionen, 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) utsläpps begränsningar enligt 2 och 9 § 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 § på kemikalietankfartygens konstruktion.

### *Gällande lydelse*

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 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

### *Föreslagen lydelse*

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga II till MARPOL-konventionen, 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-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens 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

*Gällande lydelse*

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 enlighet med MARPOL 73/78. Vattenklosetter på fritidsbåtar ska vara kopplade till uppsamlingstanken eller behandlingsanläggningen.

5 §

*Föreslagen lydelse*

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.

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-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 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 enlighet med MARPOL-konventionen. Vattenklosetter på fritidsbåtar ska vara kopplade till uppsamlingstanken eller behandlingsanläggningen.

5 §

*Gällande lydelse*

*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 föroreningsskyddscertifikat 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 §.

6 kap

**Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg**

1 §

*Föreslagen lydelse*

*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 föroreningsskyddscertifikat 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, 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 §.

6 kap

**Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg**

1 §

*Gällande lydelse*

*Förbud mot utsläpp av fast avfall och utsläppsbegränsningar*

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 havsbottnens 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.

2 §

*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 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 §

*Föreslagen lydelse*

*Förbud mot utsläpp av fast avfall och utsläppsbegränsningar*

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-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens 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 §

*Utsläpp av fast avfall i undantagsfall*

---

Kraven enligt regel 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 §

### *Gällande lydelse*

#### *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.

#### 6 §

#### *Närmare bestämmelser och föreskrifter*

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga V till MARPOL 73/78, Helsingforskonventionen, andra

### *Föreslagen lydelse*

#### *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 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-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,

### *Gällande lydelse*

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 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 §

### *Föreslagen lydelse*

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-konventionen, 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 och ekonomiska zon på det sätt som föreskrivs i bilaga VI till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

#### 2 §

## *Gällande lydelse*

### *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 utsläpps begränsningar 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 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 utsläpps begränsningarna

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.

#### 5 §

### *Krav på fartygens anordningar*

Fartygets dieselmotor och dess avgasreningssystem och avgasreningssystem ska uppfylla kraven i Europeiska gemenskapens rättsakter. Om

## *Föreslagen lydelse*

### *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 andra internationella förpliktelser som Finland har åtagit sig eller Europeiska gemenskapens rättsakter.

#### 4 §

### *Utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall*

De utsläpps förbud och utsläpps begränsningar 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 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 utsläpps begränsningarna

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 avgasreningssystem ska uppfylla kraven i Europeiska gemenskapens rättsakter. Om



### *Gällande lydelse*

dieselmotorns uteffekt överstiger 130 kilowatt, ska avgasreningssystemet och avgasreningssmetoderna 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 avgasreningssmetoder, 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.

### 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

### *Föreslagen lydelse*

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 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-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

### *Gällande lydelse*

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 utsläppsminskningmetod 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.

### 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

### *Föreslagen lydelse*

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*

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 utsläppsminskningmetod 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 gemenskapens 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

### *Gällande lydelse*

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*

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

### *Föreslagen lydelse*

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 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

### *Gällande lydelse*

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 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.

(ny 12 a §)

### *Föreslagen lydelse*

även utanför den zonen finns i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska gemenskapens rättsakter.

Ett fartygs avfallsförbränningsugn ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

#### 11 a §

### *Skyldigheter för leverantörer av marina bränslen*

*Leverantören av marina bränslen, som levererar marina bränslen i Finland, ska meddela om utövande av sådan verksamhet till Transport- och kommunikationsverket.*

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 ifrågavarande bilaga, 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 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 bränslen på fartyg som är avsedda att användas eller används följs i enlighet med bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL-konventionen och i Europeiska unionens rättsakter.

12 a §

## *Gällande lydelse*

## *Föreslagen lydelse*

### *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 i samband med bränsleleveransen för sådana leverantörer som är registrerade i Finland 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.*

*Bränsleleverantören som avses i 1 mom. ska meddela Tullen om varje bränsleleverans till fartyget minst 24 timmar innan den planerade leveransen.*

*Det föreskrivs om Gränsbevakningsväsendets handräckning till Tullen i 77 § i gränsbevakningslagen.*

*Bränsleleverantören 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 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

### 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-

### *Gällande lydelse*

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 avgasreningssystem 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 avgasreningssystem enligt 5 §,
- 5) IAPP-certifikatet enligt 6 §,
- 6) kvalitetskrav på fartygsbränsle, bestämningsmetoder för bränslen, överlåtelsebevis för bränsle och dess

### *Föreslagen lydelse*

*konventionen* 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-*konventionen* 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-*konventionen*, 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 avgasreningssystem 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 avgasreningssystem enligt 5 §;
- 5) IAPP-certifikatet enligt 6 §;
- 6) kvalitetskrav på fartygsbränsle, bestämningsmetoder för bränslen, överlåtelsebevis för bränsle och dess

### *Gällande lydelse*

beviljande samt tillhörande observation och övervakning enligt 7–9 §,

6 a) utsläppsminskningssmetoder 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 bränslekvaniteter och bränslekvalitet, svavelhalt och resultatet av försök med nya reningsmetoder till i förordning angiven myndighet i syfte att fullgöra skyldigheter enligt detta kapitel, och (nya 10 och 11 punkt)

10) närmare villkor för temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle enligt 14 §.

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 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 avgasreningssystems och avgasreningsmetoders 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

### *Föreslagen lydelse*

beviljande samt tillhörande observation och övervakning enligt 7–9 §;

6 a) utsläppsminskningssmetoder 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 bränslekvaniteter och bränslekvalitet, svavelhalt och resultatet av försök med nya reningsmetoder till i förordning angiven myndighet i syfte att fullgöra skyldigheter enligt detta kapitel;

10) *provtagning och analysering som avses i 12 §;*

11) *rapportering av uppgifter som avses i 12 § till Transport- och kommunikationsverket; och*

12) närmare villkor för temporärt undantag från kvalitetskraven på bränsle enligt 14 §.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-konventionen, 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 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 avgasreningssystems och avgasreningsmetoders 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. får utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet och i inrikes fart.

7 a kap

*Gällande lydelse*

**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 energieffektivitetshandling (SEEMP-plan) enligt bilaga VI till MARPOL 73/78. 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 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

*Föreslagen lydelse*

**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 energieffektivitetshandling (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



### *Gällande lydelse*

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 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 §

### *Föreslagen lydelse*

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-konventionen. 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 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 §

## Gällande lydelse

### 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 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

## Föreslagen lydelse

### 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) 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 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

### *Gällande lydelse*

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 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**

### *Föreslagen lydelse*

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, 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) 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-konventionen, 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 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**

*Gällande lydelse*

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 §

***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,

*Föreslagen lydelse*

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;
- 5) fartyg som byggts före år 1990 som tillhandahåller avtalsbaserade isbrytartjänster åt Trafikledsverket, men inte på fartyg som tillhandahåller isbrytartjänster åt Trafikledsverket på basis av statsfördrag.

9 kap

***Hur avfall tas emot i hamn***

1 §

***Mottagningsanordningar i hamn***

Hamninnehavaren ska se till att det i hamn finns tillräckliga mottagningsanordningar som har kapacitet att ta emot typerna och mängderna av avfall från fartyg som normalt använder hamnen, med beaktande av:

- 1) hamnanvändarnas operativa behov;
- 2) den hamnens storlek och geografiska belägenhet;
- 3) den typ av fartyg som anlöper hamnen; och
- 4) eventuella undantag som föreskrivs i 10 kap. 5 § i den här lagen.

Hamninnehavaren ska se till att hamnen har separata mottagningsanordningar för åtminstone följande avfall:

- 1) oljehaltigt avfall,

### *Gällande lydelse*

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.

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.)

### *Föreslagen lydelse*

2) avfall som innehåller skadliga flytande ämnen,

3) toalettavfall;

4) övrigt fast avfall;

5) använda batterier och ackumulatorer;

6) el- och elektronikavfall;

7) bioavfall;

8) fiberförpackningsavfall;

9) plastförpackningsavfall;

10) glasförpackningsavfall;

11) metallförpackningsavfall och annat metallavfall av liten storlek; och

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.

(se 4 §)

*Det som föreskrivs i 2 mom. om mottagningsanordningar för avfall gäller inte hamnar som enbart betjänar passagerarfartyg med en bärförmåga på under 1350 ton i inrikes fart.*

*Hamninnehavaren ska säkerställa att mottagningsanordningarna i hamn fungerar klanderfritt och att anordningar som är ur funktion repareras utan dröjsmål.*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

(nytt 3 §)

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 § 21 punkten (fiskehamn).*

(nytt 4 §)

4 §

**Hur avfall tas emot i småbåtshamnar**

*Det som föreskrivs i 1 § 2 mom. om mottagningsanordningar för avfall gäller inte småbåtshamnar.*

Småbåtshamninnehavare ska se till att småbåtshamnen har tillräckliga separata mottagningsanordningar åtminstone för toalettavfall och blandat kommunalt avfall.

*Innehavare av småbåtshamnar 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, och
- 4) farligt avfall.

*Till skillnad från vad som föreskrivs i 2 och 3 mom. och i 1 § 1 mom. kan innehavaren av en småbåtshamn ordna mottagningen av avfall genom att komma överens om användarrätt av en annan mottagningsanordning som finns i närområdet på rimligt avstånd. Då ska småbåtshamnen tillhandahålla information om sådant arrangemang och ifrågavarande mottagningsanordnings läge och öppettider som är lättillgängliga för användarna. Vid mätning av mottagning av avfall i småbåtshamnar ska även användare från andra småbåtshamnar beaktas.*

3 §

5 §

## Gällande lydelse

### *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.*

(nytt 3 mom.)

(nytt 4 mom.)

Hamnen ska följa avfallshanteringsplanen efter det att den har godkänts.

4 §

## Föreslagen lydelse

### *Avfallshanteringsplan för hamn*

Hamninnehavaren ska göra upp en avfallshanteringsplan för hamnen för att ordna hanteringen av fartygsgenererat avfall.

*Avfallshanteringsplanen ska beskriva avfallshanteringen av avfall från fartyg, såsom mottagning, insamling, lagring och behandling och återvinning. Avfallshanteringsplanen ska dessutom beskriva belopp och beräkningsgrunder för avgifterna som tas ut av fartygen. Avfallshanteringsplanen ska beskriva vidtagna säkerhetsåtgärder för avfallshanteringen av avfall från fartyg om dessa inte har beskrivits i annan plan för hamnverksamheten som godkänts av behörig myndighet. Vid planeringen av de åtgärder som ingår i planen ska hamnens storlek och beskaffenhet samt de typer av fartyg som anlöper hamnen beaktas.*

*Om småbåtshamnen har avtal om användarrätt till en annan mottagningsanordning som avses i 4 § 3 mom. ska innehållet i detta avtal beskrivas i avfallshanteringsplanen för hamnen i fråga.*

*Hamnen kan göra upp en gemensam avfallshanteringsplan med en hamn som är belägen på samma geografiska område. Avfallshanteringsplanen ska separat definiera behovet och tillgången till mottagningsanordningarna för vardera hamnen.*

Hamnen ska följa avfallshanteringsplanen efter det att den har godkänts. *Dessutom ska åtgärder som behövs för genomförandet av avfallshanteringen och mottagningsanordningarnas skick övervakas, observerade brister avhjälpas utan dröjsmål och avfallshanteringsverksamheten kontinuerligt utvecklas.*

6 §

## *Gällande lydelse*

### *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 miljöförvaldigheten 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.

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen och den kommunala miljöförvaldigheten registrera planen i datasystemet för miljöförvaldsinformation enligt miljöskyddslagen. Ett registerutdrag ska då sändas till hamninnehavaren.

## *Föreslagen lydelse*

### *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 miljöförvaldigheten i den kommun där hamnen är belägen.*

*Hamninnehavaren ska uppdatera och lägga fram hamnens avfallshanteringsplan för bedömning och godkännande till 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. I varje fall ska avfallshanteringsplanen enligt 1 mom. uppdateras och läggas fram för bedömning och godkännande till behörig myndighet med minst fem års mellanrum.*

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 miljöförvaldigheten kan i samband med godkännandet av avfallshanteringsplanen utfärda nödvändiga bestämmelser för genomförandet av planen, såsom nödvändiga mottagningsanordningar eller på vilka språk informationen till dem som ansvarar för avfallshanteringen på fartyg som använder hamnen och deras företrädare ska lämnas.*

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen och den kommunala miljöförvaldigheten registrera planen i datasystemet för miljöförvaldsinformation enligt 222 § i miljöskyddslagen (527/2014). *Myndigheten som godkänner hamnens avfallshanteringsplan ska då sända ett registerutdrag till hamninnehavaren.*



## Gällande lydelse

### 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 miljöförvaldigheten 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 ske så att hamnens samtliga viktiga användargrupper får denna information. Närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaldigheten 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.

## Föreslagen lydelse

### 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 fartygsinnehavare som använder hamnen och användarna och deras företrädare, behöriga myndigheter 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, 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 mottagningsanordningarna som hör till varje kaj-/ankarplats är belägna och, när så är relevant, deras öppettider;
- 2) förteckning över fartygsavfall som normalt hanteras av hamnen;
- 3) förteckning över kontaktställen, operatörer av mottagningsanordningar i hamn och de tjänster som tillhandahålls;
- 4) beskrivning av förfarandena för avlämning av avfall; och
- 5) beskrivning av avgiftssystemet, inklusive principerna och priserna för bestämmelsen av avgifterna.

En hamninnehavare, som registrerats i systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice, ska dessutom informera om uppgifterna som avses i 2 mom. genom

*Gällande lydelse*

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 sammanställa en rapport som ska skickas till Europeiska kommissionen.

(nytt 9 §)

*Föreslagen lydelse*

nämnda system för hantering av information inom sjöfarten och SafeSeaNet-systemet.

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.

*Ett fartyg eller annan part 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).*

(nuvarande 7 § stryks)

9 §

***Rapportering om brister i hamnarnas mottagningsanordningar***

Närings-, trafik- och miljöcentralen ska granska fartygens rapporteringar om påstådda brister i mottagningsanordningarna i finska hamnar. Transport- och kommunikationsverket ska meddela om nämnda undersökningsresultat till den Internationella sjöfartsorganisationen då det är fråga om en påstådd brist i mottagningsanordningarna i en finländsk hamn som rapporterats av en annan IMO-medlemsstat. Transport- och

*Gällande lydelse*

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:

- 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

*Föreslagen lydelse*

kommunikationsverket ska rapportera påstådda brister i mottagningsanordningarna i hamnar utanför Finland till hamnstatens myndigheter och till den Internationella sjöfartsorganisationen.

10 §

*Närmare bestämmelser*

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska gemenskapens och den här lagens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om följande:

- 1) *mottagningsanordningar i hamn som avses i 1 §,*

- 2) *arrangemang för mottagning av avfall i reparationshamnar enligt 2 §,*

- 3) *arrangemang för mottagning av avfall i fiskehamnar enligt 3 §,*

- 4) *arrangemang för mottagning av avfall i småbåtshamnar enligt 4 §,*

- 5) *struktur och innehåll i hamnens avfallshanteringsplan enligt 5 §,*

- 6) *informerings- och uppgiftsregler enligt 7 § 2 mom. och rapportering av dessa enligt 3 mom. i nämnda paragraf; och*

- 7) *insamling av övervakningsuppgifter om volymen och mängden avfall som samlas i håvfångstredskapet under fiskeinsatsen och rapportering till kommissionen som avses i artikel 2.4 och 8.7 i fartygsavfallsdirektivet.*

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 avfall från fartyg*

Ett finskt fartyg som anlöper en hamn i Östersjöområdet eller inom Europeiska

### *Gällande lydelse*

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*

*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.

### *Föreslagen lydelse*

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 *fartygsgenererade avfall i enlighet med lossningsbestämmelserna som grundar sig på MARPOL-konventionen*.

Om det inte finns någon mottagningsanordning i en småbåtshamn ska avfallet från en fritidsbåt avlämnas till den mottagningsanordning *för vilken hamninnehavaren i enlighet med 9 kap. 4 mom. avtalat om användning*.

*Med avvikelse till 1 mom. kan fartyget fortsätta sin färd till nästa anlöpshamn utan att avlämna avfall om:*

*1) tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som ackumulerats och kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn,*

*2) fartyget endast vistas på hamnens ankarplats under 24 timmar, eller*

*3) fartyget endast vistas på hamnens ankarplats under svåra väderförhållanden.*

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 man på fartyget iakttar de skyldigheter som föreskrivs i detta kapitel eller i enlighet med det.

*Gällande lydelse*

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 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*

2 §

***Förhandsanmälan av avfall***

När ett fartyg som omfattas av övervakningsdirektivet anlöper en hamn inom finskt territorium ska befälhavaren eller någon som denne befullmäktigat avge en förhandsanmälan om avfall från fartyget till innehavaren av anlöpshamnen 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 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 känd. Informationen ska förvaras 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 dock inte fartyg som endast vistas på hamnens ankarplatser och inte fartyg som används för hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster.

(se 12 kap. 2, 6 och 8 § i propositionen)

3 §

***Avfallsavlämningskvitto***

Vid avlämning ska operatören av mottagningsanordningen i den hamn där avfallet avlämnats fylla i och tillhandahålla avfallsavlämningskvittot utan onödigt dröjsmål till fartygets befälhavare. Kvittot ska innefatta uppgifter som räknas upp i bilaga 3 till fartygsavfallsdirektivet.

Kravet som avses i 1 mom. tillämpas dock inte på hamnar som endast kan ta emot fartyg

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

med en dödvikt på mindre än 1 350 ton och som har obemannade mottagningsanordningar. I samband med godkännandet av avfallshanteringsplanen ska hamnen meddela om den uppfyller förutsättningarna för undantag. Då ska myndigheten som godkänner hamnens avfallshanteringsplan meddela ifrågavarande hamns namn och belägenhet via SafeSeaNet-systemet som avses i 1 kap. 2 §. Uppgifterna meddelas dock endast för de hamnar som anlöps av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för övervakningsdirektivet

Befälhavaren på ett fartyg som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde eller någon som denne befullmäktigat i uppgiften ska före avgång eller genast avfallsavlämningskvittot har mottagit rapportera informationen på kvittot genom systemet för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Informationen från avfallsavlämningskvittot ska finnas tillgängligt ombord på fartyg som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde i minst två år, där så är relevant tillsammans med tillämplig oljedagbok, lastdagbok eller avfallsdagbok eller avfallshanteringsplan, och ska på begäran tillhandahållas behörig myndighet i unionens medlemsstat.

Vad som föreskrivs i 1 och 3 mom. tillämpas inte på fartyg som används i hamntjänster som avses i förordningen om hamntjänster.

### 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.

### 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 innefatta indirekta administrativa kostnader och hanteringen av följande fartygsavfall:

- 1) oljehaltigt avfall, exklusive lastrester;
- 2) toalettavfall; och

*Gällande lydelse*

(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.)

(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.*

*Föreslagen lydelse*

3) fast avfall, inklusive avfall som samlas i håvfångstredskapen under fiskeinsatser, exklusive 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. då den avlämnade avfallsmängden överskrider den maximala lagringskapaciteten som avses i statsrådets förordning,

2) för avfall från avgasreningssystem, och

3) för den del av kostnaderna som inte täcks av avgiften enligt 1 mom.

(upphävs 2 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.

*Nedsättning på avgifterna ska beviljas om det är fråga om fartyg som är i drift inom närsjöfart eller om 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.*

Avgifterna kan ingå i den hamnavgift som tas ut för fartygen eller i annan avgift som tas ut för nyttjanderätt till hamnen.

### *Gällande lydelse*

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 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*

Avgiften enligt 1 mom. tas inte ut för de fartyg som Transport- och kommunikationsverket med stöd av 5 § i detta kapitel 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 tidtabellsbunden trafik, dvs. 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 resor med samma fartyg, som bildar ett konstant mönster, mellan fastställda hamnar, eller en serie resor från och till samma hamn utan mellanliggande hamnanlöp,

3) fartyget har ingått ett 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, 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.



## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

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 den medgivna 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 det beviljade undantaget får ett fartyg inte fortsätta till nästa anlöpshamn om det inte finns tillräcklig särskild lagringskapacitet för allt avfall som har ackumulerats och som kommer att ackumuleras under fartygets planerade resa fram till nästa anlöpshamn.

### 5 §

#### 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.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

### 11 kap

#### Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

### 1 §

### 6 §

#### Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som Finland åtagit sig och Europeiska unionens och den här lagens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser om följande:

1) tillräcklig särskild lagringskapacitet som avses ovan i 1 § 3 mom. 1 punkten i detta kapitel, 4 § 2 mom. 1 punkten och 5 § 4 mom.,

2) grunderna enligt vilka avfallens farlighet bedöms som avses i 4 § 3 mom., och

3) grunderna på vilka fartyg ska beviljas nedsättning på avgifterna enligt 4 § 5 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

#### Fartygsbefälhavarens skyldigheter vid tillbud

### 1 §

### *Gällande lydelse*

#### *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.

### 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 §.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

### 12 kap

#### **Tillsyn och administrativt tvång**

### *Föreslagen lydelse*

#### *Anmälan av oljeskada och fara för oljeskada och vidtagande av omedelbara bekämpningsåtgärder*

Observerar befälhavaren på ett finskt fartyg på *finskt vattenområde* eller Finlands 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.

### 3 §

#### *Närmare bestämmelser*

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa MARPOL-konventionen, 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 §.

De närmare bestämmelser som avses i 1 mom. kan utsträckas att också gälla fartyg som färdas på insjöområdet eller i inrikes fart.

### 12 kap

#### **Tillsyn och administrativt tvång**

*Gällande lydelse*

1 §

*Tillsynsmyndigheter*

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Transport- och kommunikationsverket, *Finlands miljöcentral*, närings-, trafik- och miljöcentralen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen.

*Föreslagen lydelse*

1 §

*Tillsynsmyndigheter*

Tillsynsmyndigheter enligt denna lag är Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralen, *den kommunala miljövärdmyndigheten*, 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,
- 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*

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,
- 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) *fartygens, som omfattas av övervakningsdirektivets tillämpningsområde, skyldighet att avlämna avfall från fartyg i hamn och förhandsanmälan om avfallet såsom föreskrivs i 10 kap. i denna lag och fartygsavfallsdirektivet och i förordningar som utfärdats med stöd av dessa, och*
- 10) hantering och skifte av barlastvatten och sediment.

6 §

*Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter*

*Gällande lydelse*

(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

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 §

*Föreslagen lydelse*

*Gränsbevakningsväsendet övervakar i samband med övervakningen av sjötrafiken skyldigheten som avses i 10 kap. 1 § avseende fartyg utanför övervakningsdirektivets tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn såsom föreskrivs i fartygsavfallsdirektivet.*

8 §

*Polisens tillsynsuppgifter*

*Polisen övervakar i samband med övervakningen av sjötrafiken på insjövattnen och Finlands territorialvatten skyldigheten som avses i 10 kap. 1 § avseende fartyg utanför övervakningsdirektivets tillämpningsområde att avlämna avfall från fartyg i hamn såsom föreskrivs i fartygsavfallsdirektivet.*

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

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 §

## Gällande lydelse

### *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 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

### *Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande*

Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralen, den kommunala miljöförstöringmyndigheten och Tullen får förena ett förbud eller föreläggande som de utfärdar 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 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 till fartygets nästa anlöpshamn och fartygets flaggstat och framföra begäran om att åtgärder med anledning av utsläppet inleds såsom föreskrivs i fartygsavfallsbrottsdirektivet.

18 §

#### **Rapportering till kommissionen**

Transport- och kommunikationsverket ska var tredje år lämna en rapport till kommissionen om hur Finlands behöriga har tillämpat fartygsavfallsbrottsdirektivet.

*Gällande lydelse*

18 §

*Närmare bestämmelser*

Närmare bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets, *Finlands miljöcentrals*, 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 för avgiften till kommunen anges närmare i en taxa som kommunen godkänt.

3 §

*Straffbestämmelser*

1) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning enligt 2 kap. 1 §,

*Föreslagen lydelse*

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*

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. Grunderna för avgiften till kommunen anges närmare i en taxa som kommunen godkänt. *Enligt 9 kap. 6 § kan närings-, trafik- och miljöcentralen 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.*

3 §

*Straffbestämmelser*

1) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning av olja, oljehaltiga blandningar eller med dessa jämförbara kolväten och andra skadliga ämnen som används på samma sätt som dessa i fartyg enligt 2 kap. 1 §,

*Gällande lydelse*

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*

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 leverantör av marina bränslen som avses i 7 kap. 11 a § som uppsåtligen eller av oaktsamhet har levererat bränsle som inte motsvarar specifikationen som meddelats i överlåtelsebeviset för bränsle som avses i paragrafen eller bränsleprovet som inte tagits såsom föreskrivs i paragrafen*

Denna lag träder i kraft den 28 juni 2021.

## 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, 2 § 20 punkten och 17 § och 29 § 3 mom. sådana de lyder i lag 946/2018 och 2 § 45 punkten sådan den lyder i lag 169/2019, och fogas till 2 § en ny 2 a och 13 b punkt, ett nytt 5 a kap. och en ny 91 § 11 punkt i stället för den 91 § 11 punkten som upphävts genom lag 879/2014 som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §

2 §

*Definitioner*

*Definitioner*

(nytt 2 a)

2 a) delegerad förordning kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/411, 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 bestämmelsen 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*

*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)

*Föreslagen lydelse*

*Likvärdigheter*

Transport- och kommunikationsverket kan utfärda bestämmelser som tillåter tillämpandet av bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i *den delegerade förordningen* om de motsvarande bestämmelserna är minst lika effektiva som bestämmelserna 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 stabilitetskraven i stabilitetsdirektivet.*

*För genomförande av stabilitetsdirektivet kan Transport- och kommunikationsverket ge närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet och bestämma i enlighet med stabilitetsdirektivet om havsområden på vilka ro-ro-passagerarfartyg regelbundet trafikerar till eller från dess hamnar och 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 stabilitetskraven som fastställs i artikel 6 och bilaga I.

Certifikatet är 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**

Om ett rederi som bedriver reguljär trafik året runt önskar införa ytterligare ro-ro-passagerarfartyg som skall nyttjas i samma trafik under en kortare period ska rederiet underrätta Transport- och kommunikationsverket om detta 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.

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 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.

När Transport- och kommunikationsverket har gett sitt samtycke till sådan trafik som avses i 1 och 2 mom. ska ro-ro-passagerarfartyg som används i sådan trafik inneha ett certifikat som föreskrivs i 34 b §

*Gällande lydelse*

91 §

*Fartygssäkerhetsföreseelse*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

---

*11 punkten har upphävts genom L 7.11.2014/879.  
12) bryter mot förbudet i 34 §,*

*Föreslagen lydelse*

*som visar att det uppfyller kraven i stabilitetsdirektivet.*

91 §

*Fartygssäkerhetsföreseelse*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

---

*11) bryter mot förbudet att använda fartyget i 34 §,*

*12) försummar att iaktta de särskilda stabilitetskraven för ro-ro-passagerarfartyg som föreskrivs i 34 a § 1 mom. eller föreskrifterna som avses i 2 mom.*

Denna lag träder i kraft den 28 juni 2021.

### 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

#### *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 skall 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 för utredningen över lagligheten av förvärvet vid störningar i normalförhållanden eller andra exceptionella omständigheter i samhället.*

*Den ursprungliga handlingen eller en handling som bestyrkts av notarius publicus ska dock företes till myndigheterna senast en månad efter att ansökan om inskrivning av äganderätten i registret ska göras.*

Om *fartygets* tidigare ägares förvärv inte registrerats i registret ska en utredning över dennas äganderätt företes, vilken är nödvändig för inskrivningen av förvärvet. Utredning över tidigare ägares äganderätt

*Gällande lydelse*

dock inte företes om fartyget har sålts på exekutiv auktion.

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*

behöver dock inte företes om fartyget har sålts på exekutiv auktion.

27 §

*Avslående av ansökan*

Ansökan ska avslås, om

1) utredning som avses i 20 § 3 och 5 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 §

*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. Registermyndigheten ska innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.

*Om fartygsägaren som är införd i registret inte uppfyller sin skyldighet enligt 20 § 4 mom. ska registermyndigheten avföra fartyget ur registret. Registermyndigheten ska dock innan fartyget avregistreras ge den i registret införda ägaren tillfälle att bli hörd.*

Den i registret införda ägaren ska utan dröjsmål underrättas om registermyndighetens beslut om avregistrering av 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 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.

På anställda hos klassificeringssällskap som avses i 1 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför säkerhetskontroller som avses i 1 mom. *och utfärdar ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat för det kontrollerade fartyget.* Skadeståndsansvar föreskrivs 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 §, sådan den lyder i lag 914/2016, och fogas 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.

Denna lag tillämpas på finska fartyg som beviljas säkerhetscertifikat i enlighet med någon av följande internationella konventioner:

1) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan SOLAS-konventionen,

2) protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983), nedan MARPOL 73/78-konventionen,

3) 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977), nedan COLREG-konventionen.

(ny 14 a §)

#### 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.

14 a §

#### Ändring av fartygets användningsändamål

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.

Denna lag träder i kraft den 28 juni 2021.

