

RP 178/2024 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och av vissa andra lagar samt om godkännande och sättande i kraft av Hongkongkonventionen och av ändringar i bilagor till MARPOL-konventionen och ändringar i bilagor till Londonprotokollet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att miljöskyddslagen för sjöfarten, lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, avfallslagen, miljöskyddslagen och lagen om verkställighet av böter ändras. Dessutom föreslås det att riksdagen godkänner internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåter-vinning, samt de ändringar som hör till området för lagstiftningen som under de senaste åren gjorts i bilagorna till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, det vill säga den så kallade MARPOL-konventionen, och till 1978 års protokoll till den, och i bilagorna till 1996 års protokoll till 1972 års konvention om förhindrandet av havs-föroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material, det vill säga det så kallade Londonprotokollet.

I enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering föreslås det i miljöskyddslagen för sjöfarten ett förbud mot utsläpp av tvättvatten och slam som separerats av svavelskrubbar på fartyg och ett förbud mot utsläpp av gråvatten, det vill säga vatten från fartygets duschar, tvättmaskiner och kök, till Finlands territorialvatten. Det gällande förbudet mot utsläpp av toalettavfall föreslås bli skärpt så, att det i fortsättningen ska vara förbjudet att på Finlands territorialvatten släppa ut behandlat toalettavfall från fartyg till vattnet.

Som en del av de ändringar som föreslås i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås det att bestämmelserna i EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfart kompletteras nationellt. Förordningen förutsätter att en behörig myndighet utses och att bestämmelser om påföljder enligt förordningen utfärdas. Dessutom föreslås det att ett så kallat undantag i fråga om öar ska införas i Finland på det sätt som förordningen tillåter.

Samtidigt föreslås det att det till miljöskyddslagen för sjöfarten fogas en skyldighet för hamn-innehavare att säkerställa tillgången på landströmsförsörjning i enlighet med EU:s förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.

I propositionen föreslås det att riksdagen godkänner Hongkongkonventionen och antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen. Eftersom konventionen är ett blandat avtal som innehåller bestämmelser som hör till både Europeiska unionens och medlemsstaternas behörighet, söks riksdagens godkännande endast till den del konventionen hör till Finlands behörighet. I propositionen föreslås dessutom att de ändringar som konventionen förutsätter görs i miljöskyddslagen för sjöfarten, lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, avfallslagen och miljöskyddslagen.

Samtidigt föreslås det att riksdagen godkänner ändringar i bilagorna till MARPOL-konventionen genom vilka luftvårdsbilagan till konventionen har reviderats och ändringar gjorts i bilaga I om oljeutsläpp, bilaga IV om toalettavfall och bilaga V om fast avfall, samt godkänner lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i dessa ändringar som hör till området för lagstiftningen. Ändringarna i MARPOL-konventionen innehåller bestämmelser som hör till både Europeiska unionens och medlemsstaternas behörighet, varför riksdagens godkännande söks endast till den del ändringarna hör till Finlands behörighet.

Dessutom föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar i bilagorna 1 och 2 till Londonprotokollet som förbjuder dumpning av avloppsslam och en lag om sättande i kraft av ändringarna i protokollet.

Lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter avses träda i kraft den 1 januari 2025. Utsläppsförbuden för behandlat toalettavfall och tvättvatten från svavelskrubbar med så kallat öppet kretslopp ska träda i kraft den 1 juli 2025. Utsläpp till vatten från svavelskrubbar med slutet kretslopp förbjuds från och med den 1 januari 2029 och utsläpp av gråvatten förbjuds från och med den 1 januari 2030.

Hongkongkonventionen träder i kraft 24 månader efter det att villkoren för dess ikraftträdande har uppfyllts. Villkoren uppfylldes den 26 juni 2023 och därmed träder konventionen i kraft den 26 juni 2025. De lagar som anknyter till konventionen och bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten avses träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet, samtidigt som avtalet träder i kraft internationellt. Ändringarna i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet anses ha blivit godkända genom ett så kallat förfarande för tyst medgivande enligt protokollet, och ändringarna har redan delvis trätt i kraft. Finland har varit tvunget att motsätta sig dessa ändringar i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet till dess att ändringarna har blivit godkända och har satts i kraft på det sätt som förut-sätts i grundlagen. Avsikten är att ändringarna i MARPOL-konventionen och i Londonprotokollet samt de ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten som hänför sig till MARPOL-konventionen ska träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning. Det är meningen att motsättandet mot ändringarna i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet ska tas tillbaka så, att ikraftträdandet kan ske vid den tidpunkt som anges i förordningen.

INNEHÅLL

| | |
|--|----|
| PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL | 1 |
| MOTIVERING | 6 |
| 1 Bakgrund och beredning | 6 |
| 1.1 Bakgrund | 6 |
| 1.2 Beredning | 9 |
| 2 Målsättningarna och det huvudsakliga innehållet i de EU-förordningar som kompletteras och i de internationella förpliktelser som genomförs | 15 |
| 2.1 Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport | 15 |
| 2.2 Infrastrukturförordningen | 18 |
| 2.3 Hongkongkonventionen | 18 |
| 2.4 Ändringar i MARPOL-konventionen | 19 |
| 2.5 Ändringar i Londonprotokollet | 19 |
| 3 Nuläge och bedömning av nuläget | 20 |
| 3.1 Begränsningar som gäller utsläpp till vatten från fartyg på Finlands territorialvatten | 20 |
| 3.2 Förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport | 25 |
| 3.3 Landströmsförsörjning i finska hamnar | 26 |
| 3.3.1 Lagstiftningen | 26 |
| 3.3.2 Praxis | 27 |
| 3.4 Återvinning av fartyg | 28 |
| 4 De viktigaste förslagen och deras konsekvenser | 33 |
| 4.1 De viktigaste förslagen | 33 |
| 4.1.1 Förbud mot vissa utsläpp från fartyg på Finlands territorialvatten | 33 |
| 4.1.2 Komplettering av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport | 34 |
| 4.1.3 Komplettering av infrastrukturförordningen | 34 |
| 4.1.4 Hongkongkonventionen | 35 |
| 4.1.5 Ändringar i MARPOL-konventionen | 36 |
| 4.1.6 Ändringar i Londonprotokollet | 36 |
| 4.1.7 Övriga ändringar | 37 |
| 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna | 37 |
| 4.2.1 Förbud mot vissa utsläpp från fartyg på Finlands territorialvatten | 37 |
| 4.2.2 Komplettering av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport | 45 |
| 4.2.3 Komplettering av infrastrukturförordningen | 47 |
| 4.2.4 Hongkongkonventionen | 49 |
| 4.2.5 Ändringar i MARPOL-konventionen | 53 |
| 4.2.6 Ändringar i Londonprotokollet | 54 |
| 4.2.7 Övriga ändringar | 55 |
| 5 Alternativa handlingsvägar | 55 |
| 5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser | 55 |
| 5.1.1 Förbud mot vissa utsläpp från fartyg på Finlands territorialvatten | 55 |
| 5.1.2 Komplettering av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport | 57 |
| 5.1.3 Komplettering av infrastrukturförordningen | 58 |
| 5.1.4 Hongkongkonventionen | 59 |
| 5.1.5 Ändringar i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet | 59 |

| | |
|---|-----|
| 5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet | 60 |
| 5.2.1 Förbud mot utsläpp från fartyg | 60 |
| 5.2.2 Komplettering av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport | 61 |
| 5.2.3 Komplettering av infrastrukturförordningen | 61 |
| 6 Remissvar | 61 |
| 7 Bestämmelserna i IMO:s konventioner och deras förhållande till Europeiska unionens och Finlands lagstiftning | 68 |
| 7.1 Hongkongkonventionen | 68 |
| 7.2 Ändringar i MARPOL-konventionen | 95 |
| 7.2.1 Helhetsöversynen av bilaga VI till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.328(76)) | 95 |
| 7.2.2 Obemannade icke-självgående pråmar undantas från vissa besiktnings- och certifieringskrav enligt bilaga I och IV till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.330(76)) | 107 |
| 7.2.3 Regionala mottagningsarrangemang på arktiska havsområden och avfallsdagbok (resolution MEPC.360(79)) | 109 |
| 7.3 Ändringar i Londonprotokollet | 109 |
| 8 Specialmotivering till lagförslagen | 110 |
| 8.1 Lag om internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning | 110 |
| 8.2 Lag om ändringar i bilaga I och IV till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg | 111 |
| 8.3 Lag om ändringar i bilaga V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg | 111 |
| 8.4 Lag om reviderade bilaga VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg | 111 |
| 8.5 Lag om ändringar i bilaga 1 och 2 till 1996 års protokoll till 1972 års konvention om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material | 111 |
| 8.6 Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten | 112 |
| 8.7 Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg | 137 |
| 8.8 Lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten | 139 |
| 8.9 Lag om upphävande av en lag om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten | 140 |
| 8.10 Lag om ändring av avfallslagen | 140 |
| 8.11 Lag om ändring av 169 och 221 § i miljöskyddslagen | 142 |
| 8.12 Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter | 145 |
| 9 Bestämmelser på lägre nivå än lag | 145 |
| 10 Ikraftträdande | 145 |
| 11 Bifall av Ålands lagting | 146 |
| 12 Verkställighet och uppföljning | 147 |
| 13 Samband med andra propositioner | 148 |
| 14 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning samt behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordningen | 149 |
| 14.1 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning | 149 |
| 14.2 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning | 156 |
| LAGFÖRSLAG | 161 |
| 1. Lag om internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning | 161 |

| | |
|--|-----|
| 2. Lag om ändringar i bilaga I och IV till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg..... | 162 |
| 3. Lag om ändringar i bilaga V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg..... | 163 |
| 4. Lag om reviderade bilaga VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg..... | 164 |
| 5. Lag om ändringar i bilaga 1 och 2 till 1996 års protokoll till 1972 års konvention om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material | 165 |
| 6. Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten | 166 |
| 7. Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg | 182 |
| 8. Lag om ändring av 2 och 11 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten | 184 |
| 9. Lag om upphävande av lagen om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten | 186 |
| 10. Lag om ändring av avfallslagen..... | 187 |
| 11. Lag om ändring av 169 och 221 a § i miljöskyddslagen | 190 |
| 12. Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter | 192 |
| FÖRDRAGSTEXT..... | 193 |
| BILAGOR | 449 |
| PARALLELLTEXT | 449 |
| 6. Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten | 449 |
| 7. Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg | 480 |
| 8. Lag om ändring av 2 och 11 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten | 483 |
| 10. Lag om ändring av avfallslagen..... | 485 |
| 11. Lag om ändring av 169 och 221 a § i miljöskyddslagen | 489 |
| 12. Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter | 492 |
| ANDRA BILAGOR (BILAGOR TILL LAGFÖRSLAG NR.6)..... | 493 |
| BILAGA 1 | 493 |
| BILAGA 2 | 493 |

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Allmänt

Miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) är en allmän lag som gäller förhindrandet av miljöförstöring som orsakas av sjöfart och båtliv. Liksom Finlands nationella sjöfartslagstiftning i stort, baseras miljöskyddslagen för sjöfarten i stor utsträckning på konventioner inom Internationella sjöfartsorganisationen (*International Maritime Organisation*, nedan *IMO*). I lagen ingår de viktigaste reglerna som det överenskommit om inom IMO för att förhindra miljöförstöring till havs, såsom bestämmelserna i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983, nedan *MARPOL-konventionen*) och i den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (FördrS 37 och 38/2017, nedan *barlastvattenkonventionen*). Under senare år har också mängden lagstiftning om frågor som gäller miljöskydd inom sjöfarten ökat avsevärt inom Europeiska unionen, och genom miljöskyddslagen för sjöfarten har EU-lagstiftning genomförts och kompletterats.

Förbud mot utsläpp från fartyg

I Petteri Orpos regeringsprogram anges metoder för skydd av vattendrag och Skärgårdshavet. En av de metoder man kommit överens om är att utsläpp i havet av fartygs sköljvatten, matavfall, vatten från svavelskrubbar och toalettavfall förbjuds på Finlands territorialvatten. Utsläpp av sköljvatten, matavfall och toalettavfall har begränsats, och till stor del är sådana utsläpp redan förbjudna med stöd av internationella bestämmelser som binder Finland. Denna proposition fokuserar på utsläpp av toalettavfall och grävatten, för vilka det finns behov av att komplettera bestämmelserna.

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

För att uppnå EU:s klimatneutralitetsmål 2050¹ och det bindande etappmålet att minska växthusgaserna med minst 55 % från 1990 års nivå senast 2030 antog kommissionen sommaren 2021 ett paket med förslag till rättsakter (nedan *55 %-paketet*). De föreslagna åtgärderna för utsläppsminskning berör alla väsentliga politikområden, också sjöfarten. Ett av förslagen var ett förslag till förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.² Enighet om förordningen nåddes mellan rådet och parlamentet i mars 2023, och den trädde i kraft den 12 oktober 2023.

Syftet med förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport är att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, och därmed minska utsläppen av växthusgaser från sjötransporter inom unionen. De viktigaste skyldigheterna enligt förordningen är direkt tillämpliga i alla medlemsstater, men de förutsätter

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag).

² Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG, COM(2021) 562 final.

också kompletterande nationella bestämmelser bl.a. om behöriga myndigheter och påföljder. Det föreslås att de nationella bestämmelserna om genomförandet av förordningen tas in i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Infrastrukturförordningen

Inom ramen för 55 %-paketet gav kommissionen sommaren 2021 också ett förslag till översyn av lagstiftningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.³ Enighet nåddes i förhandlingarna i juli 2023, och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (nedan *infrastrukturförordningen*) publicerades i EU:s officiella tidning den 22 september 2023.

Infrastrukturförordningens syfte är att främja omställningen till utsläppsnåla och utsläppsfria drivmedel i alla transportslag genom att säkerställa en tillräckligt tät och omfattande infrastruktur för alternativa drivmedel och att den kan användas överallt inom EU. Inom sjötransporter förpliktar förordningen medlemsstaterna att säkerställa att ett minimum av landströmsförsörjning tillhandahålls för havsgående containerfartyg och havsgående passagerarfartyg i TEN-T-kusthamnar.⁴ Medlemsstaterna ska också säkerställa att anläggningar för landströmsförsörjning byggs ut vid inlandshamnar i TEN-T-nätet, och ett lämpligt antal tankningspunkter för flytande metan i kusthamnar i TEN-T:s stomnät. Den förstnämnda av dessa skyldigheter börjar tillämpas vid ingången av 2024 och de övriga vid utgången av 2029.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, nedan *infrastrukturdirektivet*, som upphävs genom infrastrukturförordningen har i Finland genomförts genom lagen om distribution av alternativa trafikbränslen (478/2017, nedan *infrastrukturlagen*), som trädde i kraft 2017.

Infrastrukturförordningen trädde i kraft den 12 oktober 2023 och började tillämpas den 13 april 2024. Förordningen utgör direkt tillämplig rätt i medlemsstaterna, men för att säkerställa en effektiv nationell verkställighet av den behöver förordningen kompletteras nationellt till de delar den ger nationellt manöverutrymme.

Bestämmelser om nedmontering av fartyg

Internationellt har det redan i några decennier fästs vikt vid problem med arbetarskydd och miljö vid nedmontering av fartyg. Trots att utvecklingen har varit långsam har en positiv utveckling skett under 2000-talet. 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 (nedan *fartygsåtervinningsförordningen*) trädde i kraft 2013, och Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (nedan *Hongkongkonventionen*) träder i kraft

³ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU, COM/2021/559 final.

⁴ Det transeuropeiska transportnätets omfattning definieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013.

internationellt sommaren 2025. De instrumenten har påskyndat nivåhöjningen vid fartygsåtervinningsanläggningar.

Hongkongkonventionen godkändes vid en diplomatkonferens i Hongkong den 15 maj 2009. Konventionen ger goda förutsättningar att uppnå en ändamålsenlig fartygsåtervinning.

Inom EU tillämpas fartygsåtervinningsförordningen på nedmontering av fartyg, och i den föreskrivs det i huvudsak om samma frågor som i Hongkongkonventionen. Fartygsåtervinningsförordningen har antagits i syfte att främja att EU:s medlemsstater förbinder sig till Hongkongkonventionen. EU kan inte vara part i Hongkongkonventionen, eftersom endast stater enligt konventionsbestämmelserna kan ansluta sig till konventionen. I Hongkongkonventionen finns vissa delar som EU-förordningen och Finlands lagstiftning inte täcker. För att Finland ska kunna förbinda sig till Hongkongkonventionen måste de ändringar konventionen kräver göras i Finlands lagstiftning.

Internationellt har tills vidare 1989 års konvention om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall (FördrS 45/1992; nedan *Baselkonventionen*) tillämpats på fartyg som tagits ur bruk. Finland är part i Baselkonventionen. Tillämpningen av Baselkonventionen på fartyg har inneburit problem som beskrivs nedan i denna proposition.

I denna proposition används för tydlighetens skull i huvudsak termen nedmontering av fartyg och inte fartygsåtervinning. I Hongkongkonventionen och i EU:s fartygsåtervinningsförordning används termerna fartygsåtervinning och fartygsåtervinningsanläggning, som enligt definitionerna i konventionen och förordningen innebär aktiviteten att helt eller delvis nedmontera ett fartyg. I EU:s och därmed också i nationell avfallslagstiftning innebär dock återvinning att avfall används i stället för andra ämnen eller föremål [på finska används i detta sammanhang "kierrätys", vilket i avfallslagstiftningen motsvaras av materialåtervinning och innebär att material utnyttjas som material]. Med nedmontering av fartyg avses i EU:s och nationell avfallslagstiftning främst förbehandling före återvinning, energiåtervinning eller slutbehandling. Där det hänvisas direkt till nationell eller EU-lagstiftning används därför samma term som i den aktuella bestämmelsen, såsom fartygsåtervinningsanläggning eller fartygsåtervinningsplan.

Ändringar i MARPOL-konventionen

MARPOL-konventionen utgör en central del av de miljökonventioner som slutits inom IMO. Den berör oljeutsläpp från fartyg, skadliga ämnen, förpackad farlig last, toalettavfall, fast avfall och utsläpp från fartyg i luften. MARPOL-konventionen ändras kontinuerligt för att motsvara nya regleringsbehov.

Nu föreläggs riksdagen ändringar i MARPOL-konventionen genom vilka det bestäms om tekniska och operativa åtgärder som gäller fartygs koldioxidintensitet och obemannade icke-självgående pråmar befrias från inspektions- och certifieringsskyldigheter och från skyldigheten att föra avfallsdagbok.

Ändringarna träder i kraft genom ett så kallat tyst godkännandeförfarande, vilket innebär att de fördragsslutande parterna anses ha godkänt de ändringar som överenskommit i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (*Marine Environment Protection Committee*, nedan *MEPC-kommittén*) om de inte motsätter sig dem inom en viss utsatt tid. Enligt Finlands grundlag ska riksdagen godkänna internationella förpliktelser som binder Finland och som hör

till området för lagstiftningen. Om det inte är möjligt att få riksdagens samtycke inom den utsatta tiden, måste Finland motsätta sig ändringarna. Så har skett i fråga om de ändringar som nu läggs fram för godkännande och som hör till området för lagstiftningen.

Ändringar i Londonprotokollet

I 1996 års protokoll till 1972 års konvention om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material (FördrS 87 och 88/2017, nedan *Londonprotokollet*) föreskrivs det om dumpning av avfall och annat material i syfte att skydda och bevara den marina miljön mot förorening. Londonprotokollet ersatte 1972 års konvention om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material som föregick det för de länders del som godkände protokollet.

I Londonprotokollet förbjuds i princip all dumpning av avfall och annat material. I bilaga 1 till Londonprotokollet uppräknas de material som under vissa förutsättningar kan komma i fråga för dumpning. I Londonprotokollet förbjuds dessutom förbränning av avfall till havs och export av avfall för dumpning.

Genom de ändringar som partskonferensen för Londonprotokollet gjorde i LP.6 (17) , och som föreläggs riksdagen för godkännande, förbjuds utsläpp av avloppsslam till vatten.

Ändringarna i Londonprotokollet trädde i kraft internationellt den 15 januari 2023 genom motsvarande så kallade tysta förfarande som de ändringar i MARPOL-konventionen som beskrivs ovan. Finland har varit tvunget att motsätta sig också dessa ändringar till dess att ändringarna har godkänts på det sätt som förutsätts i grundlagen.

1.2 Beredning

Beredningen av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Förhandlingar om innehållet i förslaget till förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport fördes i rådets arbetsgrupp för sjöfart från hösten 2021 till våren 2022. Rådet uppnådde samsyn om förslaget i juni 2022, och därefter fördes förhandlingar om förordningens slutliga innehåll mellan kommissionen, rådet och parlamentet. Enighet om förordningens slutliga innehåll nåddes i mars 2023. Europaparlamentet och rådet godkände slutresultatet i juli 2023. Förordningen publicerades i EU:s officiella tidning den 22 september 2023 med nummer (EU) 2023/1805 och trädde i kraft den 12 oktober 2023.⁵

Finlands ställningstaganden till förslaget till förordning framfördes i U-skrivelsen 51/2021 rd och under riksdagsbehandlingen av den. Under förhandlingarna om förordningen var det viktigt för Finland att säkerställa att den övergripande ambitionsnivån i förslaget bibehålls. Utöver klimatkonsekvenserna är det också viktigt att bl.a. konsekvenserna för konkurrenskraften och de nationella särdragen beaktas i bestämmelserna. Särskild vikt fästes vid tryggheten av förutsättningarna för vintersjöfart, och Finland gjorde ett konkret förslag om beaktandet av vintersjöfarten i förordningen. Det förslaget godkändes slutligen delvis för viss tid.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=OJ%3AL%3A2023%3A234%3ATOC>, hämtat 12.8.2024).

Infrastrukturförordningen

Kommissionens förslag till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av infrastrukturdirektivet lades fram den 14 juli 2021. Samtidigt offentliggjorde kommissionen en konsekvensbedömning som gällde förslaget. Innan förslaget till förordning lades fram bedömde kommissionen infrastrukturdirektivets genomslag och ansåg att direktivet som sådant inte längre är ändamålsenligt som reglering som stöder att de ambitiösa klimatmålen nås och att det var motiverat att uppdatera lagstiftningen.⁶

En skrivelse, U 53/2021 rd, om förslaget till förordning och om Finlands ståndpunkt lämnades till riksdagen den 30 september 2021.⁷ Behandlingen av ärendet i riksdagen slogs samman med ärendet E 97/2021 rd ”Meddelande om 55 %-paketet (”Fit for 55”): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet”. Under förhandlingarna gillade Finland målen för landströmsförsörjning i förslaget och ansåg det nödvändigt att de hamnar i TEN-T-nätverket som tillämpningsområdet omfattar anges i förslaget enligt genomsnittligt antal hamnanlöp och trafikmängd.

Enighet i förhandlingarna nåddes i juli 2023. Slutresultatet av förhandlingarna var förenligt med Finlands centrala förhandlingsmål. Infrastrukturförordningen publicerades i Europeiska unionens officiella tidning den 13 september 2023 och trädde i kraft den 12 oktober 2023.⁸ Enligt artikel 26 tillämpas förordningen från och med den 13 april 2024, men dess målsättningar som är bindande för medlemsstaterna och som gäller landströmsförsörjning vid TEN-T-kusthamnar och vid inlandshamnar i TEN-T:s övergripande nät tillämpas från och med den 31 december 2029.

I princip föreslås det att de bestämmelser som kompletterar infrastrukturförordningen och som berör sjötransporter tas in i miljöskyddslagen för sjöfarten. Bestämmelserna ingår i en större nationella projekthelhet i syfte att nationellt komplettera infrastrukturförordningen. 15.7. I lagen om infrastruktur för distribution av alternativa drivmedel inom transportsektorn (475/2024) som trätt i kraft 2024 föreskrivs det i synnerhet om den behöriga myndigheten enligt kraven i EU:s infrastrukturförordning och om dess uppgifter samt om påföljder till den del förordningen ger medlemsstaterna manöverutrymme. Samtidigt upphävdes infrastrukturlagen. Enligt 3 § i den nya lagen är Transport- och kommunikationsverket tillsynsmyndighet bl.a. för gemensamma tekniska specifikationer enligt artikel 21 i infrastrukturförordningen. Bestämmelserna enligt artikel 21 i infrastrukturförordningen innefattar också tekniska specifikationer för infrastruktur för transporter till havs och på inre farvatten.

Det föreslås att bestämmelser om de krav som gäller landströmsförsörjning för flygplatser och som finns i förordningen implementeras genom ändringar av luftfartslagen (864/2014) som en del av ett projekt som kompletterar och preciserar EU-förordningen (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport.⁹

⁶ SWD (2021) 637 final. Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure.

⁷ [Statsrådets U-skrivelse U 53/2021 rd](https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/Kirjelma/Sidor/U_53+2021.aspx) (https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/Kirjelma/Sidor/U_53+2021.aspx, hämtat 12.8.2024).

⁸ [Europaparlamentets och rådets förordning \(EU\) 2023/1804](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1804) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R1804>, hämtat 12.8.2024).

⁹ Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av luftfartslagen och till lagar som har samband med den, LVM037:00/2023.

Bestämmelser som kompletterar informationsskyldigheterna enligt infrastrukturförordningen bereds inom ramen för ett projekt i vilket det föreslås att bestämmelser om nya uppgifter som gäller säkerställande av tillgång på information och som beror på flera EU-förordningar implementeras genom ändringar av lagen om transportservice (320/2017).¹⁰

Infrastrukturförordningen förutsätter dessutom nationell planering, bland annat att det utarbetas ett nationellt handlingsprogram enligt artikel 14. I november 2023 inleddes det vid kommunikationsministeriet ett projekt för att utarbeta ett nationellt program för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel inom transportsektorn, som också fungerar som det handlingsprogram som avses i förordningen.¹¹

Beredningen av Hongkongkonventionen

Hongkongkonventionen har förhandlats fram inom IMO. Konventionen har utarbetats i samarbete med IMO:s konventionsstater och medborgarorganisationer samt Internationella arbetsorganisationen (nedan *ILO*) och parterna i Baselkonventionen.

Beredningen av konventionen baserades på det arbete som tidigare gjorts inom ramen för Baselkonventionen. Inom ramen för Baselkonventionen har det sedan 1998 fattats beslut som tar sikte på att lösa problem med nedmonteringsverksamhet. Sekretariatet för Baselkonventionen publicerade anvisningar för nedmontering 2003.¹²

Innan Hongkongkonventionen blev klar utfärdades också anvisningar för nedmontering av fartyg inom IMO. Frågan om fartygsåtervinning behandlades i IMO:s MEPC-kommitté 2000, och 2003 färdigställde IMO anvisningar för fartygsåtervinning.¹³ IMO:s råd beslöt 2005 att inleda beredningen av ett juridiskt bindande instrument om fartygsåtervinning,¹⁴ vilket blev startskottet för Hongkongkonventionen. Förhandlingarna om konventionen slutfördes i maj 2009 när Hongkongkonventionen undertecknades.

EU:s medlemsstater förberedde sig gemensamt för förhandlingarna om Hongkongkonventionen under kommissionens koordinering,¹⁵ trots att EU inte kan vara part i konventionen. EU hade dock behörighet i flera av de frågor som behandlas i konventionen, såsom avfallshantering, avfallstransporter, miljöskydd och frågor om kemikalier och fartygssäkerhet. Efter att konventionen slöts har EU antagit fartygsåtervinningsförordningen. Kommissionen verkställs därför i stor utsträckning genom EU-lagstiftning.

Under förhandlingarna om konventionen bereddes nationella ståndpunkter i samråd mellan miljöministeriet, kommunikationsministeriet och social- och hälsovårdsministeriet samt Sjöfartsverket (nuvarande Transport- och kommunikationsverket) och Finlands miljöcentral.

¹⁰ Uppdatering av informationsregleringen om trafik och logistik, dataområde del 1, LVM054:00/2023

¹¹ Det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen för alternativa drivmedel, LVM061:2023.

¹² Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of Full and Partial Dismantling of Ships, 2003

(<https://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/meetings/sbc/workdoc/techships-e.pdf>, hämtat 30.7.2024).

¹³ IMO:s generalförsamlings resolution A.962(23).

¹⁴ IMO:s generalförsamlings resolution A.981(24).

¹⁵ T.ex. Grönbok om bättre nedmontering av fartyg, KOM(2007) 269 slutlig och Meddelande från kommissionen till rådet, europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt regionkommittén: En EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg, KOM(2008) 767 slutlig.

Organisationer inom sjöfarten och miljöområdet hördes regelbundet under beredningen. I skrivelsen U 34/2009 rd informerades riksdagen om konventionsutkastet. Finland stödde konventionen för att åstadkomma en nivåhöjning och ett bättre arbetarskydd för att förhindra miljöförstöring vid nedmonteringen av fartyg. Finland har inte undertecknat Hongkongkonventionen.

Villkoren för Hongkongkonventionens ikraftträdande uppfylldes den 26 juni 2023 när Bangladesh och Liberia hade deponerat sina anslutningsinstrument hos IMO:s generalsekreterare. Därmed träder konventionen i kraft den 16 juni 2025.

Beredningen av ändringar i MARPOL-konventionen

De ändringar i MARPOL-konventionen som det nu föreslås att ska godkännas och sättas i kraft nationellt har godkänts i IMO:s MEPC-kommitté genom tre olika resolutioner. De två första av dem godkändes vid kommitténs 76:e möte den 17 juni 2021. Den tredje godkändes vid kommitténs 79:e möte den 16 december 2022.

Finlands ståndpunkter inför MEPC-kommitténs 76:e session (MEPC 76) bereddes under Transport- och kommunikationsverkets ledning. Intressegrupper hördes vid ett möte med Transport- och kommunikationsverkets nätverk för den marina miljön den 5 maj 2021. Unionens ståndpunkter inför MEPC 76 godkändes av rådets arbetsgrupp för sjöfart efter diskussioner som fördes utifrån kommissionens dokument 8277/7/21.

Vid MEPC 76 bereddes de ändringar i bilaga VI till MARPOL-konventionen som berör fartygs koldioxidintensitet och som godkändes i resolution MEPC.328(76) i MEPC-kommitténs arbetsgrupp för växthusgasutsläpp vid kommitténs 75:e session från den 16 till den 20 november 2020. Beredningen grundade sig på ett förslag från gruppens ordförande,¹⁶ vilket i sin tur baserade sig på IMO:s medlemsstaters tidigare förslag och på förhandlingar i den arbetsgrupp som behandlar växthusgasutsläpp mellan sessionerna. Riksdagen informerades om ändringarna i den fortsatta E-skrivelsen EJ 3/2021.

I samma resolution inkluderades också befriandet av obemannade icke-självgående pråmar från inspektions- och certifieringskraven enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen. Republiken Korea föreslog 2012¹⁷ att sådana pråmar befrias från inspektions- och certifieringskraven enligt MARPOL-konventionen. Under de följande åren behandlades ärendet och ändringar i konventionen bereddes i MEPC-kommittén och på dess begäran i IMO:s kommitté för verkställighet av författningar (*Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments*) samt i föregångaren till den, underkommittén för verkställighet av flaggstat (*Sub-Committee on Flag State Implementation*). Det föreskrivs om inspektionskrav som tillämpas på pråmar i bilaga I, IV och VI till MARPOL-konventionen. Av dess ingår undantagen från bilaga VI i resolution MEPC.328(76); undantagen från inspektions- och certifieringskraven i bilaga I och IV gjordes i resolution MEPC.330(76).

¹⁶ ISWG-GHG 7/2. Possible regulatory framework on a mandatory goal-based measure to reduce the carbon intensity of international shipping. Note by the Chair.

¹⁷ MEPC 64/7/6. Considerations on exemption of survey and certification requirements for unmanned and non-self-propelled barge with no machinery (Republic of Korea)

Eftersom det inte var möjligt att få riksdagens samtycke till de ändringar som nämns ovan innan ändringarna trädde i kraft motsatte sig Finland dem i en not som lämnades till IMO:s generalsekreterare den 28 april 2022.

Också Finlands ståndpunkter inför MEPC 79 bereddes under Transport- och kommunikationsverkets ledning. Intressegrupper hördes vid ett möte med Transport- och kommunikationsverkets nätverk för den marina miljön den 21 november 2022 samt vid ett möte med kommunikationsministeriets nätverk för intressegrupper inom sjöfarten den 8 november 2022. Unionens ståndpunkter inför MEPC 79 godkändes av rådets arbetsgrupp för sjöfart efter diskussioner som fördes utifrån kommissionens dokument 14321/22.

De ändringar i bilaga V till MARPOL-konventionen som gjordes genom resolution MEPC.360(79) och som gällde utvidgning av skyldigheten att föra avfallsdagbok bereddes i PPR-underkommitténs enligt MEPC-kommitténs anvisningar. Ändringarna baserar sig på IMO:s handlingsplan för bekämpning av plastnedskräpning i havet från fartyg,¹⁸ där utvidgandet av skyldigheten att föra avfallsdagbok till alla fartyg på minst 100 bruttoton nämns som ett alternativ för att minska plastnedskräpningen från sjöfarten. Samtidigt togs de ändringar i bilaga V till MARPOL-konventionen som gäller regionala mottagningsarrangemang i arktiska områden in i resolutionen. Eftersom de sistnämnda hör till unionens exklusiva behörighet, föreläggs de inte riksdagen.

Eftersom det inte var möjligt att få riksdagens samtycke till de ändringar som gjordes genom resolution MEPC.360(79) innan ändringarna trädde i kraft, motsatte sig Finland dem i en not som lämnades till IMO:s generalsekreterare den 28 april 2022.

Beredningen av ändringar i Londonprotokollet

De vetenskapliga grupper som underlyder konferensen för fördragsslutande parter i Londonprotokollet inledde 2018 beredningen av en allmän översikt i vilken nuvarande praxis för behandling eller dumpning av reningsverksslam, svaren på den enkät sekretariatet beställde 2016 och annan tillgänglig information gicks igenom. Den information som samlats in kompletterades med en utredning av en utomstående konsult. De vetenskapliga grupperna omfattade 2021 slutsatsen från konsultens utredning, enligt vilken den tillgängliga informationen tyder på att dumpningen av reningsverksslam globalt har minskat till en mycket låg nivå, och rekommenderade att förvaltningsorganen för protokollet utifrån resultaten i rapporten och de vetenskapliga gruppernas iakttagelser inleder en diskussion om huruvida det är nödvändigt att reningsverksslam nämns i bilaga 1 till Londonprotokollet.

Diskussionen vid 2021 års konferens för fördragsslutande parter resulterade i att förvaltningsorganen enades om att dumpningen av reningsverksslam enligt tillgängliga uppgifter har minskat avsevärt under decenniernas lopp och förbjudits i flera regionala avtal om havsskydd och i nationell lagstiftning. Dessutom finns det numera alternativa sätt att använda avfallet. Därmed ansågs det finnas tillräcklig evidens och tillräckliga grunder för att ändra bilaga 1 så att reningsverksslam stryks från förteckningen över tillåtet avfall. Ändringen av bilaga 1 medförde ett behov att stryka avloppsslam också i bilaga 2, där det föreskrivs om bedömning av sådant avfall och andra ämnen som kan komma i fråga för dumpning. De relevanta ändringarna i protokollet antogs genom resolution LP.6(17) vid konferensen för fördragsslutande parter i Londonprotokollet den 7 oktober 2022.

¹⁸ Antagen genom resolution MEPC.310(73).

Finlands ståndpunkter inför konferensen för fördragsslutande parter bereddes under miljöministeriets ledning. Finland understödde ändringarna vid konferensen. I Finland har dumpning av reningsverksslam redan länge varit förbjudet enligt 18 § i miljöskyddslagen (527/2014). Ändringen av Londonprotokollet hör till EU:s medlemsstaters nationella behörighet.

Eftersom det inte var möjligt att få riksdagens samtycke till de ändringar som gjordes genom resolution LP.6(17) innan ändringarna trädde i kraft, motsatte sig Finland dem i en not som lämnades till IMO:s generalsekreterare den 10 januari 2023.

Beredning

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Beredningen inleddes genom ett beslut om ett författningsprojekt som minister Rantanen godkände den 10 oktober 2023.¹⁹ Miljöministeriet och Transport- och kommunikationsverket har deltagit i beredningen, samt i fråga om Hongkongkonventionen också social- och hälsovårdsministeriet och Finlands miljöcentral. Miljöministeriet har berett godkännandet och ikraftsättandet av ändringarna i Londonprotokollet. Under beredningen har också bl.a. Ålands landskapsregering, inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning, den nationella ackrediteringstjänsten och Polisstyrelsen konsulterats.

Kommunikationsministeriet har producerat de bestämmelser som kompletterar förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och infrastrukturförordningen, samt till stöd för beredningen av förbudet gällande skrubbvatten från svavelskrubbar gjort konsekvensbedömningar som publicerats på statsrådets projektsidor.²⁰

Vid beredningen har lagmotion 17/2023 rd beaktats, i vilken det föreslås att förbud mot utsläpp från fartyg tas in i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av intressegrupper från den 25 april till den 20 juni 2024. Begäran om utlåtande publicerades på tjänsten utlåtande.fi²¹ och är tillgänglig i efterhand i lagberedningens projektportal. Remissvaren beskrivs nedan i avsnitt 6. Utlåtandena och ett mer omfattande sammandrag av dem har publicerats i statsrådets projektportal.²²

Vissa ändringar har gjorts i propositionen utifrån remissvaren. Ikraftträdandet för förbudet mot utsläpp av grävatten har skjutits fram med fem år jämfört med det ursprungliga förslaget och tillämpningen av det på äldre isbrytare har begränsats, polisens roll vid tillsynen över utsläpp från fartyg har avgränsats till en deltagande roll, avsnittet om propositionens förhållande till

¹⁹ Beslutet om författningsprojektet har publicerats i statsrådets projektportal: Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och vissa andra lagar samt till lagar om Hongkongkonventionen och ändringar i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM056:00/2023>, hämtat 8.5.2024).

²⁰ Ibid.

²¹ Begäran om utlåtande: Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och vissa andra lagar samt till lagar om Hongkongkonventionen och ändringar i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet (<https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=ecb9628e-3956-43a7-b651-786a2a902994>, hämtat 12.8.2024).

²² Statsrådets projektportal, Ändringar i miljöskyddslagen i sjöfarten. LVM 056:00/2023 (<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM056:00/2023>, hämtat 12.8.2024).

grundlagen har kompletterats och ändringar har gjorts i olika avsnitt i propositionen av konventionsrättsliga skäl.

Under den fortsatta beredningen ändrades också ikraftträdandet för förbuden mot utsläpp från svavelskrubbar så att det motsvarar Sveriges och Danmarks beslut om ikraftträdande för de nationella utsläppsförbuden. Under den fortsatta beredningen kompletterades även förbudet mot utsläpp av grävatten med tekniska krav i syfte att underlätta tillsynen över förbudet.

2 Målsättningarna och det huvudsakliga innehållet i de EU-förordningar som kompletteras och i de internationella förpliktelser som genomförs

2.1 Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Syftet med förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport är att säkerställa minskning av växthusgasutsläpp i sjötransporter inom EU i enlighet med unionens mål för klimatneutralitet. I förordningen ställs skyldigheter av två slag upp för fartygen. För det första föreskrivs det om gränser för koldioxidintensiteten och hållbarhetsegenskaperna hos den energi fartyget använder, vilket i praktiken innebär att fartygen övergår till att i betydande mån använda alternativa gränsen. För att sporra till utveckling och ibruktagande av bränslen av icke-organiskt ursprung, det vill säga syntetiska bränslen, i sjöfarten finns ett särskilt delmål för användningen av dem i kalkylen av växthusgasintensiteten hos energi som används av fartyg 2025–2033, och dessutom kommer ett särskilt delmål på 2 % att tillämpas för dessa bränslen om kommissionen konstaterar att deras andel av bränslena för sjötransport understiger 1 % senast 2031. För det andra åläggs fartygen att använda landström för alla sina behov av eleffekt i hamn. Till den delen kompletterar förordningen infrastrukturförordningen, i vilken det föreskrivs om landströmsförsörjning i hamnar.

Förordningen tillämpas oberoende av flaggstat på alla fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 på resor för transport av passagerare eller gods i kommersiellt syfte. Förordningen omfattar all energi fartyg använder inom EU samt hälften av den energi de använder på resor från tredjeländer till EU eller från EU till tredjeländer. De växthusgasutsläpp förordningen omfattar är koldioxid (CO₂), metan (CH₄) och dikväveoxid (N₂O).

I förordningen ställs det upp en gräns för växthusgasintensiteten hos den energi ett fartyg använder under ett år, som skärps årligen från och med 2025. Den genomsnittliga årliga växthusgasintensiteten hos den energi ett fartyg använt under en rapporteringsperiod får inte överstiga en viss gräns. Från och med 2025 ska växthusgasintensiteten vara 2 % lägre än 2020; från och med 2030 är kravet 6 %. Från och med 2035, 2040 och 2045 är kravet 14,5 %, 31 % respektive 62 %. Från och med 2050 är kravet 80 %. Ett isklassat fartygs företag²³ kan begära att en högre energiförbrukning till följd av tekniska egenskaper som berör isförstärkning inte ska beaktas. På företagets begäran kan en högre energiförbrukning till följd av fart i isförhållanden också beaktas fram till utgången av 2034.

Skyldigheten att använda landström tillämpas på hamnanlöp som varar minst två timmar för containerfartyg och passagerarfartyg. Från och med den 1 januari 2030 tillämpas skyldigheten

²³ Skyldigheterna enligt förordningen gäller företag, som enligt artikel 3 i förordningen kan vara fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening.

i hamnar som hör till infrastrukturförordningens tillämpningsområde, och från och med den 1 januari 2035 också i hamnar som inte omfattas av infrastrukturförordningen, om kajen är utrustad med tillgänglig landströmsförsörjning. Skyldigheten gäller dock inte fartyg som i hamn använder de utsläppsfria teknologier som anges i bilaga III till förordningen, såsom vind- och solenergi som produceras ombord. Bilaga III till förordningen är inte uttömmande. Skyldigheten tillämpas inte heller på de situationer som förtecknas i förordningen, när fartyget inte kan ansluta till landströmsförsörjning. Fartyg ska före hamnanlop underrätta den behöriga myndigheten eller någon annan behörigt befullmäktigad instans om sin avsikt att ansluta till landströmsförsörjning och om sitt förutsedda behov av el, eller alternativt om sin avsikt att använda utsläppsfri teknologi. Den behöriga myndigheten eller en annan behörigt befullmäktigad instans ska bekräfta för fartyget huruvida anslutning till landströmsförsörjning är tillgänglig.

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport tillämpas inte på örlogsfartyg, hjälpfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning, eller fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt. I förordningen ges medlemsstaterna manöverutrymme vid genomförandet genom att de ges möjlighet att bevilja vissa passagerarfartyg specialbemötande i form av tidsbegränsade undantag för de mest perifera regionerna, små öar och områden som ekonomiskt är väldigt beroende av sina förbindelser. Dessutom har medlemsstaterna getts prövningsrätt i fråga om utvidgandet av skyldigheterna för fartyg vid kaj till att också omfatta containerfartyg och passagerarfartyg som ligger för ankar.

Genom förordningen införs ett system för övervakning, rapportering och verifiering för tillsyn över iakttagandet av förordningen i förhållande till den fastställda rapporterings- och kontrollperioden. För fullgörande av skyldigheterna enligt förordningen används en elektronisk databas som kommissionen inrättat, till vilken företag, kontrollörer, behöriga myndigheter, klassificeringssällskap, nationella ackrediteringsorgan, Europeiska sjösäkerhetsbyrån och Europeiska kommissionen har tillgång. Enligt förordningen ansvarar företagen för att övervaka och rapportera mängden och typen av energi som används ombord samt annan relevant information för att det ska kunna visas att de gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg och som fastställs i förordningen efterlevs. Reglerna om övervakning, rapportering och verifiering av utsläppsuppgifter baseras i tillämpliga delar på bestämmelser enligt förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter (nedan *MRV-förordningen*). Vid utgången av augusti 2024 skulle företagen ha lämnat in en övervakningsplan till kontrollörerna, av vilken det framgår vilken metod de valt för att övervaka och rapportera mängd, typ och emissionsfaktor för fartygens energianvändning ombord. Utsläppsuppgifterna ska lämnas enligt de emissionsfaktorer som anges i bilaga 2 till förordningen. På utsläppen tillämpas de normalvärden för emissionsfaktorer som anges i en bilaga till förordningen eller faktiska och certifierade emissionsfaktorer som omfattar utsläpp från källa till tank (well-to-tank) och från tank till kölvatten (tank-to-wake). Också alternativa bränslen som används ombord ska certifieras.

Företaget ska kontrollera övervakningsplanen minst en gång per år. En oberoende och ackrediterad kontrollör ska i enlighet med verifieringsförfarandet bedöma om övervakningsplanen uppfyller de krav som fastställs i förordningen. Dessutom ställer förordningen krav på att kontrollören ska underrätta om ändringar i övervakningsplanen. Övervakningsplanerna registreras i den databas som anges i förordningen. Uppgifterna ska sammanställas årligen och före utgången av kontrollperioden den 31 januari lämnas till kontrollören (det FuelEU-intyg som avses i artikel 19.3 i förordningen). Utifrån intyget från företaget genomför kontrollören en beräkning enligt förordningen och meddelar uppgifterna till

företaget samt för före utgången av kontrollperioden föra in FuelEU-intyget i den databas som avses i förordningen.

Förordningen innehåller flexibilitetsmekanismer. Om fartyget enligt kontrollörens beräkningar under rapporteringsperioden har ett överensstämmelseöverskott i fråga om delmålen för växthusgasintensitet eller förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, får företaget spara det eller låna motsvarande summa i förskott från nästa rapporteringsperiod. Företaget ska föra in ett inbesparat eller lånat överensstämmelseöverskott i den databas som avses i förordningen. Om fartyget inte har ett överensstämmelseunderskott, ger kontrollören före utgången av juni under rapporteringsperioden fartyget ett intyg om överensstämmelse med kraven enligt förordningen. I övriga fall ger den behöriga myndigheten ett FuelEU-intyg om överensstämmelse sedan fartyget betalat straffavgiften. Intyget om överensstämmelse ska föras in i den databas som avses i förordningen. I förordningen föreskrivs det också om möjligheten till pooling av fartyg, vilket innebär att ett fartygs eventuella prestanda utöver det som krävs kan användas för att kompensera för ett annat fartyg som inte når upp till kraven. Ett villkor är att poolens överensstämmelsesaldo är positivt.

I förordningen föreskrivs det om straffavgifter för fartyg som inte uppfyller gränsvärdena för den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten i den energi som används ombord eller gränsvärdena för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, eller som har regelvidriga hamnanlöp. Medlemsstaterna ska sträva efter att använda inkomsterna av straffavgifter eller deras penningvärde för utveckling av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn.

I förordningen föreskrivs det om de uppgifter som tillkommer den behöriga myndigheten. Till dem hör att meddela om observerade brister i kontrollörens verksamhet, att beakta uppgifter som fås från en annan medlemsstats behöriga myndighet vid övervakningen av ackrediterade kontrollörer i medlemsstaten och att meddela företaget beloppet för en förhöjd straffavgift. Den behöriga myndigheten ska också ge ett fartyg som betalat en straffavgift ett intyg om överensstämmelse och föra in det i den databas som anges i förordningen. Företagen har rätt att begära att den behöriga myndigheten kontrollerar, fastställer och prövar kontrollörens beräkningar. Den behöriga myndigheten har också möjlighet att vidta ytterligare inspektioner enligt förordningen gällande FuelEU-intyg, verifieringsrapporter och kontrollörens beräkningar. I vissa situationer kan den behöriga myndigheten också ge fartyget ett avvisningsbeslut eller kvarhålla fartyget.

I förordningen befullmäktigas kommissionen att anta delegerade akter och genomförandeakter. De berör emissionsfaktorer för bränslenas livscykel och under förbränning, delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, utsläppsfria teknologier som tillåter avsteg från skyldigheten att använda landströmsförsörjning, mallar för övervakningsplaner och intyg om överensstämmelse, ackreditering av kontrollörer, tillgång till, användarrättigheter för och tekniska funktioner hos överensstämmelsedatabasen samt straffavgiftens belopp.

Kommissionen ska bedöma interaktionen mellan förordningen och MRV-förordningen eller andra sektorsspecifika rättsakter och deras närmande samt förordningens funktionalitet, inbegripet eventuella konsekvenser av snedvridning av marknaden eller kringgående av kraven i hamn; utvecklingen av utsläppsfria teknologier för sjötransport och marknaden för dem, utvecklingen av teknologier för förnybara och koldioxidsnåla bränslen och marknaden för dem, hur intäkterna från påföljder utvecklas och hur förordningen påverkar konkurrenskraften hos unionens sjöfartssektor. Kommissionen ska lämna rådet och parlamentet en rapport om de förstnämnda faktorerna i september 2024, och i fråga om förordningens funktionalitet före

utgången av 2027 och därefter med fem års intervall. Vid behov kan rapporterna åtföljas av lagstiftningsförslag.

2.2 Infrastrukturförordningen

Infrastrukturförordningens syfte är att inom EU åstadkomma en täckande och kompatibel infrastruktur för alternativa bränslen för alla transportsätt och att därigenom främja omställningen till utsläppsfria transporter. I förordningen ges medlemsstaterna bindande mål bl.a. för utbyggnaden av landströmsförsörjning vid kusthamnar och inlandshamnar samt mål för försörjningen av flytande metan i kusthamnar. Samtidigt främjas EU:s mål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55,5 fram till 2030.

Enligt artikel 9.1 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna säkerställa att en viss minimimängd landströmsförsörjning tillhandahålls senast den 31 december 2029 i de TEN-T-kusthamnar där det genomsnittliga årliga antalet hamnanlöp per fartygstyp överskrids. Det genomsnittliga årliga medeltalet hamnanlöp beräknas för fartyg på mer än 5 000 bruttoton under de senaste tre åren. I fråga om containerfartyg ska antalet hamnanlöp under de tre senaste åren i genomsnitt överskrida 100, för ro-ro-passagerarfartyg och havsgående höghastighetspassagerarfartyg 40 och för andra havsgående passagerarfartyg 25. Om det antal hamnanlöp som anges ovan överskrids, ska landströmsförsörjning tillhandahållas för minst 90 % av de hamnanlöpen. Enligt artikel 9.2 i infrastrukturförordningen ska hamnanlöp av fartyg som avses i artikel 6.5 a, b, c, e och g i förordning (EU) 2023/1805 inte beaktas vid fastställande av det totala antalet hamnanlöp av fartyg som är förtöjda vid kaj i den berörda kusthamnen. Det är t.ex. fråga om hamnanlöp under två timmar eller om att fartyget täcker sitt behov av el så länge det ligger i hamn med någon annan utsläppsfri teknologi än landströmsförsörjning.

Enligt artikel 10 i förordningen ska medlemsstaterna också säkerställa att alla inlandshamnar i TEN-T:s stomnät senast den 31 december 2024 och alla inlandshamnar i TEN-T:s övergripande nät senast den 31 december 2029 har minst en anläggning för landströmsförsörjning.

Eftersom skyldigheterna att bygga ut landströmsförsörjning i hamnarna enligt infrastrukturförordningen är riktade till medlemsstaterna lämnar förordningen manöverutrymme i fråga om hur skyldigheterna uppfylls nationellt. Infrastrukturförordningen förutsätter inte nationella bestämmelser om påföljder för underlåtenhet att iaktta förordningen, så också till denna del är det nationella handlingsutrymmet omfattande.

Enligt artikel 11 i förordningen ska medlemsstaterna senast den 31 december 2024 säkerställa att ett lämpligt antal tankningspunkter för flytande metan anlagts i kusthamnar i TEN-T:s stomnät för att ge möjlighet för havsgående fartyg att trafikera hela TEN-T:s stomnät. Dessutom ska medlemsstaterna vid behov samarbeta med angränsande medlemsstater för att säkerställa att TEN-T:s stomnät har lämplig täckning.

2.3 Hongkongkonventionen

Hongkongkonventionens syfte är att säkerställa att fartyg som tas ur bruk nedmonteras på ett sätt som är lämpligt med avseende på arbetarskyddet och miljöskyddet och att förebygga och minska förstörelsen av den marina miljön och miljön på land till följd av nedmontering av fartyg. Det förutsätter att det under fartygets hela livscykel, dvs. från att fartyget byggs tills det nedmonteras, är känt vilka farliga material som finns i fartyget och var de finns.

Konventionen innehåller bestämmelser om förbjudna material i fartyg, farliga material och hur det ska antecknas var de finns samt inspektioner och förfaranden som ska iakttas när avsikten

är att lämna fartyget till nedmontering. I konventionen förutsätts det att fartygsåtervinningsanläggningen ges tillräckliga uppgifter om riskelement i fartyget. Det gäller i synnerhet farliga material i fartygets strukturer och avfall eller explosiva gaser som finns ombord.

I konventionen åläggs fartygets ägare att föra en förteckning över farliga material, att skaffa ett inventeringsintyg avseende farliga material och ett intyg om att fartyget är återvinningsklart, att låta besikta fartyget vid angivna tidpunkter och att lämna fartyget för återvinning vid en lämplig återvinningsanläggning. Konventionens tillämpningsområde omfattar fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000.

I konventionen behandlas också tillsynen över bestämmelserna om säker och miljömässigt lämplig verksamhet vid fartygsåtervinningsanläggningar samt om fartygsåtervinning. I konventionen ingår också bestämmelser om lämnande av avfall från återvinningen till avfallshantering.

2.4 Ändringar i MARPOL-konventionen

Genom *resolution MEPC.328(76)* antogs bilaga VI till MARPOL-konventionen, som gäller luftföroreningar. Merparten av de befintliga reglerna har tagits in i den ändrade och konsoliderade bilagan som sådana. De ändringar som gjordes i resolutionen gäller obligatoriska, målbaserade tekniska och operativa åtgärder för att minska koldioxidintensiteten för fartyg i internationell sjöfart. Ändringarna bidrar till att genomföra IMO:s preliminära strategi för minskning av fartygs växthusgasutsläpp.²⁴ Genom de ändringar som gjordes i resolutionen befrias också obemannade icke-självgående pråmar från inspektions- och certifieringskraven gällande förhindrande av luftföroreningar. De sistnämnda ändringarnas syfte är att lätta den administrativa bördan vid drift av sådana pråmar.

Genom *resolution MEPC.330(76)* genomförs i bilaga I och IV i MARPOL-konventionen ändringar genom vilka obemannade icke-självgående pråmar befrias från inspektions- och certifieringsskyldigheten gällande förhindrande av utsläpp av olja och toalettavfall. Det är fråga om samma ändringspaket i vilket de pråmarna befriades från inspektions- och certifieringskraven gällande förhindrande av luftföroreningar enligt bilaga VI till konventionen.

I *resolution MEPC.360(79)* utvidgas skyldigheten att föra avfallsdagbok till att omfatta alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 100, när skyldigheten i nuläget gäller fartyg med en bruttodräktighet på minst 400. Genom samma resolution gjordes ändringar som gäller regionala mottagningsarrangemang vid kusthamnar i arktiska områden som hör till unionens exklusiva behörighet.

2.5 Ändringar i Londonprotokollet

Syftet med ändringarna i Londonprotokollet är att stärka skyddet för och bevarandet av den marina miljön mot alla källor till förorening genom att förbjuda godtycklig dumpning av avfallsslam, dvs. reningsverksslam. Före ändringarna har det på vissa fördragsslutande parter territorialvatten varit tillåtet att dumpa avloppsslam med stöd av tillstånd. Efter de ändringar i bilaga 1 och 2 som godkändes genom resolution LP.6(17) får de fördragsslutande parterna inte längre bevilja tillstånd för dumpning av avloppsslam.

²⁴ Resolution MEPC.304(72).

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Begränsningar som gäller utsläpp till vatten från fartyg på Finlands territorialvatten

Internationellt begränsas utsläpp av olika ämnen till vatten från fartyg i MARPOL-konventionen, som ingåtts inom IMO. Det föreskrivs om oljeutsläpp från fartyg i bilaga I till MARPOL-konventionen. I bilaga II föreskrivs om skadliga flytande ämnen och i bilaga III om förpackat farligt gods. Bilaga IV berör utsläpp av toalettavfall från fartyg och bilaga V fast avfall, inklusive matavfall. Det föreskrivs om begränsning av luftföroreningar från fartyg i bilaga VI till MARPOL-konventionen, som i fråga om svavelskrubbar ombord på fartyg kompletterar anvisningarna från kommittén för skydd av den marina miljön. Nedan beskrivs reglerna för olika avfallsslag närmare.

Finland har förbundit sig till alla bilagor till MARPOL-konventionen och satt i kraft de utsläppsförbud som ingår i dem genom blankettlagar. Dessutom har begränsningarna av och förbuden mot utsläpp i MARPOL-konventionen verkställts genom bestämmelser i miljöskyddslagen.

Enligt miljöskyddslagen för sjöfarten är utsläpp till vatten av olja eller oljehaltig blandning, skadliga flytande ämnen samt obehandlat och behandlat toalettavfall och fast avfall till vatten från fartyg 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 MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska unionens rättsakter.²⁵ Enligt 4 kap. 1 § tillämpas på transport av skadliga flytande ämnen i klasserna X, Y och Z vilka avses i regel 6 i bilaga II till MARPOL-konventionen dessutom bestämmelserna i den bilagan. Brott mot de förbud mot och begränsningar som nämns ovan kriminaliseras i 13 kap. 3 § i samma lag, enligt vilken brott utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar kan vara straffbart som miljöskyddsförseelse i sjöfart. På dem kan dessutom tillämpas 48 kap. 1–4 § i strafflagen, som gäller miljöförstöring.

I miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs också om hur avfall ska tas emot i hamn (9 kap.) och om avlämning av avfall i hamn (10 kap.). Bestämmelserna baserar sig på kraven enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (nedan *fartygsavfallsdirektivet*) och MARPOL samt HELCOM:s rekommendationer. Mottagningsanordningarna för avfall i hamnarna ska vara tillräckliga för mottagning av fartygsgenererat för att fartygens utsläpp ska kunna minimeras. Dessutom gäller bestämmelserna bl.a. avgifter som tas ut av fartyg och befrielse från dem. Enligt fartygsavfallsbestämmelserna ska en avgift som ska täcka kostnaderna för avfallshanteringen tas ut av varje fartyg som anlöper en hamn, oberoende av om fartyget avlämnar avfall i hamnen eller inte och hur mycket avfall fartyget avlämnar i hamnen. I Finland omfattar detta så kallade system med ingen specialavgift i enlighet med HELCOM:s rekommendation 28/1 oljehaltigt avfall, toalettavfall och fast avfall från fartyg. Lastrester omfattas dock inte av systemet. På det sätt som förutsätts i fartygsavfallsdirektivet tas det dessutom ut en avgift för avfall från svavelskrubbar och för avfall som omfattas av systemet med ingen specialavgift utifrån det avlämnade avfallets slag och mängd, om den avlämnade avfallsmängden överskrider den särskilda lagringskapaciteten.

²⁵ 2 kap. 1 §, 4 kap. 2 §, 5 kap. 1 § och 6 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Bestämmelser om tillsyn över utsläpp från fartyg finns i 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Enligt 1 § i det kapitlet är tillsynsmyndigheter enligt lagen Transport- och kommunikationsverket, närings-, trafik- och miljöcentralerna, de kommunala miljöförvaldningarna, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och polisen. Enligt 6 § är Gränsbevakningsväsendet är 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 2 § ska också Transport- och kommunikationsverket utöva tillsyn över utsläpp från fartyg till vatten.

Nedan beskrivs de internationella bestämmelser och anvisningar som gäller de ämnen som förtecknas i skrivningen i regeringsprogrammet samt övriga väsentliga aspekter på dem i nuläget. Behandlingen koncentreras på bestämmelser som sträcker sig 12 nautiska mil från närmaste land (kust), eftersom utsläppsförbudet enligt skrivningen i regeringsprogrammet ska fastställas för Finlands territorialvatten. Beroende på geografiskt område sträcker sig Finlands territorialvatten 4–12 nautiska mil från den så kallade baslinjen enligt FN:s havsrättskonvention, vilket innebär samma sak som närmaste land.

Utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar

Svavelskrubbar används ombord på fartyg för att rena avgaser och för att uppfylla utsläppsbegränsningarna för svaveloxider på fartyg som använder bränsle med hög svavelhalt. Eftersom bränsle med hög svavelhalt är billigare än bränsle med låg svavelhalt finns det ett ekonomiskt incitament för användning av bränsle med hög svavelhalt och svavelskrubb. I skrubbar sprutas havsvatten i avgaserna för att i tillräcklig mån rena dem från svaveloxider. Samtidigt lösgörs också andra ämnen från avgaserna till skrubbvattnet, och de kan ha negativ miljöpåverkan när de släpps ut i vatten. Skrubbar kan antingen släppa ut skrubbvattnet direkt i havet (så kallat öppet kretslopp) eller återanvända skrubbvattnet så att slam, dvs. rester, som innehåller skadliga ämnen utsöndras ur vattnet (så kallat slutet kretslopp). Enligt IMO:s anvisningar²⁶ ska det slam som samlas i det senare alternativet tas till vara, behandlas ombord och avlämnas i land till en hamns mottagningsanordning. I ett slutet kretslopp uppkommer också så kallat spillvatten. Spillvatten är skrubbvatten från vilket slam som innehåller skadliga ämnen utsöndrats, och som vanligen dumpas. Skadliga ämnen kvarstår dock i spillvattnet, och därför får också det skadliga konsekvenser för den maritima miljön. IMO:s anvisningar tillåter dumpning av skrubbvatten från öppna kretslopp och spillvatten från slutna kretslopp, om detta vatten uppfyller utsläppskriterierna enligt anvisningarna.

Det skrubbvatten som samlas i svavelskrubbar är mycket surt och innehåller svavel, kväveföreningar som leder till övergödning, organiska föreningar samt tungmetaller som skadar det marina ekosystemet, såsom krom, koppar, nickel, zink och vanadium. Att utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar är skadliga för den marina miljön har konstaterats i flera undersökningar.²⁷ Mängden ämnen som skrubbvattnet innehåller varierar mycket beroende på

²⁶ 2021 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems, resolution MEPC.340(77).

²⁷ Bl.a. Jalkanen et al., Evaluation, control and Mitigation of the Environmental impacts of shipping Emissions (EMERGE), Deliverable 6.1, “Baltic and North Sea report” (2023); Thor et al., Severe Toxic Effects on Pelagic Copepods from Maritime Exhaust Gas Scrubber Effluents. Environmental Science & Technology 2021 55 (9), 5826-5835; Ytreberg et al, Metal and PAH loads from ships and boats, relative other sources, in the Baltic Sea, Marine Pollution Bulletin, Volume 182 (2022); Marin-Enriquez et al, Environmental Impacts of Discharge Water from Exhaust Gas Cleaning Systems on Ships. German Environment Agency. Texte 27/2023.

anläggning, och det är svårt att uppskatta den sammanlagda effekten av de ämnen som släpps ut med skrubbvattnet, men deras toxicitetspotential är stor.

IMO har meddelat en anvisning om svavelskrubb, enligt vilken skrubbvattnet eller rester som avskilts från det som inte uppfyller vissa utsläppskriterier inte bör släppas ut i vattnet. I praktiken rekommenderas det att rester som avskiljs från svavelskrubbar med slutet kretslopp inte släpps ut i vatten. Inom IMO har de skadliga miljöeffekterna av skrubbvatten från svavelskrubbar, i synnerhet med öppet kretslopp, diskuterats under senare år. En del av IMO:s medlemsstater har drivit på obligatoriska utsläppsförbud för skrubbvatten från svavelskrubbar, men under våren 2024 ansåg MEPC-kommittén att sådana begränsningar hör till varje medlemsstats egen behörighet. IMO:s rekommendation är att endast begränsa utsläppen om de anses få skadliga effekter. Som medlemsstat i EU har Finland strävat efter att påverka IMO så att det krävs att kuststater begränsar utsläpp från svavelskrubbar som är skadliga för den marina miljön.

I HELCOM:s aktionsplan för skydd av Östersjön, som uppdaterades 2021,²⁸ har det överenskommit att det inom HELCOM:s ram fram till 2025 ska utarbetas en färdplan i syfte att minska de skadliga utsläppen av skrubbvatten från svavelskrubbar minst till nivån enligt befintlig lagstiftning, med beaktande av försiktighetsprincipen och resultaten av IMO:s arbete. Också i Finlands åtgärdsprogram för Finlands havsförvaltningsplan 2022–2027 anges som en åtgärd att utreda konsekvenserna av skadliga ämnen i skrubbvatten från svavelskrubbar och att utveckla de internationella bestämmelserna om utsläpp av skrubbvatten. Enligt den åtgärden ska Finland aktivt delta i det arbete som görs inom IMO för att fastställa internationella utsläppsbegränsningar för skrubbvatten. Under åtgärden anges det dessutom att miljökonsekvenserna av skrubbvatten och bl.a. de ekonomiska konsekvenserna av eventuella utsläppsförbud bör utredas. Enligt åtgärden ska Finland också utreda möjligheten att nationellt begränsa utsläppen av skrubbvatten i hamnområden och i känsliga kustvatten.

Av trafiken till Finland sker merparten (nästan 90 %) med fartyg som inte har svavelskrubbar. 75 % av de fartyg som har en svavelskrubb har en skrubb med öppet kretslopp. De övriga har antingen en hybridkrubb som kan fungera antingen i öppet eller slutet kretslopp eller en skrubb med slutet kretslopp.

| Typ av svavelskrubb | Fartyg | Andel av fartygen (%) | Hamnanlöp | Andel av hamnanlöpen (%) |
|---------------------|--------|-----------------------|-----------|--------------------------|
| Ingen svavelskrubb | 1 481 | 89,8 | 25 331 | 83,6 |
| Öppet kretslopp | 125 | 7,6 | 4 015 | 13,2 |
| Hybrid | 38 | 2,3 | 954 | 3,1 |
| Slutet kretslopp | 5 | 0,3 | 14 | 0 |

²⁸ HELCOM. (2021). Baltic Sea Action Plan 2021 Update, 42. (Hämtad på adressen <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2021/10/Baltic-Sea-Action-Plan-2021-update.pdf>, hämtat 10.5.2024).

| | | | | |
|---------------|--------------|------------|---------------|------------|
| Totalt | 1 649 | 100 | 30 314 | 100 |
|---------------|--------------|------------|---------------|------------|

Tabell 1. Specifikation av de fartyg som anlöpte finska hamnar 2022 enligt slag av svavelskrubb.

Svavelskrubbar har huvudsakligen använts på Östersjön sedan 2015, när den högsta tillåtna svavelhalten i marina bränslen som används i området sänktes från 1,0 till 0,1 viktprocent. Under 2015 trafikerade ca 50 fartyg med svavelskrubb på Östersjön, medan antalet 2022 var nästan 800. Globalt, och därmed också på Östersjön, har antalet svavelskrubbar som installerats ökat betydligt till följd av sänkningen av den högsta tillåtna svavelhalten i bränslet utanför utsläppbegränsningsområdena för svaveloxider från 3,5 till 0,5 viktprocent från ingången av 2020. Globalt trafikerar redan omkring femtusen fartyg som är utrustade med svavelskrubbar.

Svavelskrubbar har installerats i nästan vart tionde handelsfartyg som är registrerat i Finland. De fartygen hör till tre olika rederier. I alla fartyg hos två av rederierna har så kallade hybridkrubbar installerats, i vilka skrubbvatten antingen samlas upp (slutet kretslopp) eller dumpas (öppet kretslopp). I det tredje rederiets fartyg finns såväl skrubbar med öppet kretslopp som hybridkrubbar.

Hamnarna tar vanligen ut en särskild avgift för avlämning i hamn av slam och skrubbvatten från svavelskrubbar. I anläggningar med öppet kretslopp samlas så stora mängder skrubbvatten att det inte är möjligt att förvara det ombord under gång utan det måste dumpas medan anläggningen används. Fartyg i vilka skrubbar med öppet kretslopp installerats kan därför inte använda sina skrubbar när de seglar inom utsläppsförbudsområdena för skrubbvatten från svavelskrubbar, utan måste övergå till att använda bränsle med låg svavelhalt.

Toalettavfall (så kallat svartvatten)

Bilaga IV till MARPOL-konventionen gäller toalettavfall, med vilket avses avfallsvatten och avfall från toaletter, pissoarer, tvättfat i medicinska utrymmen, badkar, golvbrunnar och utrymmen för djur, samt annat avfallsvatten som har blandats med avfall och avfallsvatten från de källorna. Grävatten är inte toalettavfall.

Östersjön är ett specialområde enligt bilaga IV till MARPOL-konventionen, vilket innebär att strängare regler om utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg gäller på Östersjön än på andra havsområden. Därför får passagerarfartyg enligt internationella bestämmelser sumpas sitt toalettavfall i Östersjön endast om det behandlats i en rengöringsanläggning som är godkänd enligt 2012 års reglemente för typgodkännanden²⁹ och som avlägsnar alla kolibakterier samt minst 70 % av kvävet och 80 % av fosfor i vattnet. I övriga fall ska toalettavfallet avlämnas till en mottagningsanordning i hamn. På Östersjön är det alltid förbjudet att från passagerarfartyg dumpa obehandlat toalettavfall och toalettavfall som behandlats i ett system för finfördelning och desinficering av toalettavfall.

Fraktfartyg får däremot enligt nuvarande internationella bestämmelser dumpa obehandlat toalettavfall, bara avståndet till närmaste land är minst 12 nautiska mil eller ca 22 kilometer. Beroende på område sträcker sig Finlands territorialvatten 4–12 nautiska mil från närmaste land, och därför är det oberoende av fartygstyp förbjudet enligt MARPOL-konventionen att dumpa obehandlat toalettavfall på Finlands territorialvatten. Finfördelat och desinficerat toalettavfall

²⁹ 2012 Guidelines on Implementation of Effluent Standards and Performance Tests for Sewage Treatment Plants, antagen genom resolution MEPC.227(64).

får dumpas minst 3 nautiska mil (ca 5,6 km) från närmaste land, och toalettavfall som behandlats i anordning för behandling av toalettavfall på vilket havsområde som helst.

En översyn av de internationella bestämmelserna om toalettavfall pågår, och bl.a. nya skyldigheter för fartyg att föra toalettavfallsdagbok och att upprätta en plan för hantering av toalettavfall har förts fram. Dessutom har det föreslagits att reglementet om godkännande av anordningar för behandling av toalettavfall skärps och att nya bestämmelser tas in i MARPOL-konventionen om provtagning som gäller toalettavfall i samband med besiktning och eventuellt också i samband med hamnstatskontroller. De förslagen behandlas följande gång av IMO:s underkommitté för förhindrande och bekämpning av miljöförstöring (PPR) vid dess 12:e session i februari 2025.

Meteorologiska institutet har bedömt att fartyg under 2022 sammanlagt släppte ut 0,5–1,4 miljoner kubikmeter obehandlat toalettavfall direkt i Östersjön. Det har inte varit möjligt att uppskatta mängden utsläpp av toalettavfall eller mängden utsläpp av olika ämnen som det innehåller, eftersom typen av anordning för behandling av toalettavfall som fartyg använder inte kan definieras i den utsläppsmodell Meteorologiska institutet använder.³⁰

Inom ramen för skyddsprogrammet för Östersjön har HELCOM-länderna kommit överens om att fram till 2025 genomföra en undersökning och konsekvensbedömning, i vilken möjligheten för fraktfartyg att avlämna avloppsvatten till mottagningsanordningar i hamnarna eller att behandla avloppsvatten ombord innan det dumpas utreds. Utifrån resultaten vidtas nödvändiga åtgärder för att det senast 2027 ska kunna beslutas huruvida MARPOL-bestämmelserna om Östersjöns särställning ska utvidgas till att också omfatta avloppsvatten från fraktfartyg. I det nationella åtgärdsprogrammet för havsförvaltningsplanen har tagits in en åtgärd för utredning av mängden toalettavfall som uppkommer på fraktfartyg och orsakad näringsbelastning i Östersjön. Åtgärden ska kalkylmässigt och via enkäter utreda hur mycket toalettavfall som uppkommer på fraktfartyg samt hur det behandlas och töms i Östersjön och i hamnarnas mottagningsanordningar, och i ljuset av dessa siffror ska det bedömas hur mycket svartvatten och däri näringsämnen Östersjön tillförs.

Gråvatten

Med gråvatten avses allmänt hushållsvatten från fartygets kabysser, tvättmaskiner och duschar. Det finns ingen internationellt erkänd juridisk definition av gråvatten, men i genomförandeanvisningen för bilaga V till MARPOL-konventionen som utarbetats av IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön definieras det som vatten från diskhoar, duschar, tvättmaskiner, badutrymmen och handfat/lavoarer. Enligt den definitionen innehåller gråvatten inte vatten från toaletter, urinoarer, sjukvårdsutrymmen, utrymmen för djur eller lastrum som anges i regel 1.3 i bilaga IV till MARPOL-konventionen som gäller toalettavfall från fartyg.

Inga internationella bestämmelser gäller behandling av gråvatten ombord eller dumpning av gråvatten. Därför kan såväl passagerarfartyg som lastfartyg dumpa gråvatten på internationellt vatten var som helst i världen. I samband med helhetsöversynen av bilaga IV till MARPOL-konventionen framfördes förslaget att en definition av gråvatten ska fogas till definitionerna i reglementet för typgodkännande i bilagan. En eventuell definition får inga rättsverkningar för behandlingen och dumpningen av gråvatten.

³⁰ Meteorologiska institutet, Discharges to sea from Baltic Sea Shipping in 2022.

Med gråvatten kommer bl.a. rester av livsmedel och rengöringsmedel samt mikroplaster ut i vattnet. På en del fartyg blandas gråvattnet med toalettavfallet och avlämnas till en mottagningsanordning i hamn tillsammans med det. Så gör t.ex. de fartyg som trafikerar mellan Finland och Estland samt mellan Finland och Sverige enligt regelbundna tidtabeller. På en del fartyg blandas gråvatten och finfördelat livsmedelsavfall och avlämnas antingen till en mottagningsanordning i hamn eller dumpas i enlighet med MARPOL-bestämmelserna om livsmedelsavfall minst 12 nautiska mil från stranden.³¹

Meteorologiska institutet har uppskattat att sammanlagt 5,4 miljoner kubikmeter gråvatten dumpades i Östersjön under 2022. Mängden bedöms öka, eftersom passagerartrafiken ännu 2022 återhämtade sig från den nedgång Covid-19-pandemin medförde. Från 2006 till 2019 ökade utsläppen av gråvatten på Östersjön från ca 5,4 miljoner till 7 miljoner kubikmeter. Av 2022 års utsläpp härstammade 84 % från passagerarfartyg. Med gråvattnet kom uppskattningsvis 68 ton fosfor och 232 ton kväve ut i Östersjön.³²

I aktionsplanen för Östersjön som utarbetats inom HELCOM anges det att det fram till 2027 ska genomföras en undersökning och konsekvensbedömning i vilken mängden gråvatten och dess konsekvenser utreds, samt möjligheterna för fartygen att transportera det till mottagningsanordningar i hamnarna eller att behandla det ombord innan det dumpas. Utifrån resultaten vidtas behövliga åtgärder för att det senast 2029 ska kunna beslutas hur utsläppen av gråvatten från fartyg ska hanteras. Finland innehar en ledande roll i denna åtgärd inom HELCOM. I det nationella åtgärdsprogrammet för havsförvaltningsplanen har tagits in en åtgärd för utredning av mängden gråvatten som uppkommer ombord på fartyg och den näringsbelastning de orsakar Östersjön.

3.2 Förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Av de direkt tillämpliga bestämmelserna i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport följer i praktiken att fartyg som trafikerar inom EU och till EU-länder i ökande grad ska övergå till att använda förnybara och koldioxidsnåla bränslen, eller genom flexibilitetsmekanismer utnyttja de minskningar i växthusgasintensiteten som andra fartygs användning av alternativa bränslen åstadkommer. Dessutom förutsätter förordningen att containerfartyg och passagerarfartyg från och med 2030 använder landströmsförsörjning när de ligger förtöjda i vissa hamnar.

Fartygen kan uppnå de minskningar i växthusgasintensiteten som förordningen förutsätter genom en övergång från användning av fossila marinbränslen såsom marin gasolja, marindiesel och tung brännolja till användning av andra fossila bränslen (t.ex. flytande naturgas), biobränslen, biogas, återvunna koldioxidhaltiga bränslen, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung eller syntetiska bränslen som tillverkas av vete från icke-förnybara energikällor.

I den nuvarande infrastrukturen för distribution och användning av bränslen för sjötransport ökar betydelsen av så kallade drop-in-bränslen. Bränslen av biologiskt ursprung är i regel kompatibla med nuvarande bränslesystem, vilket gör det möjligt att använda dem utan omfattande ändringar i fartygens konstruktion eller funktion. I synnerhet på kort sikt kan det förväntas att avancerade bränslen kommer att spela en viktig roll för minskningen av koldioxidutsläppen. På medellång och lång sikt bedöms bränslen som tillverkas av väte som

³¹ Bilaga IV till MARPOL-konventionen. Bestämmelser om utsläpp av fast avfall, inklusive matavfall från fartyg till vatten på specialområden, såsom Östersjön, finns i regel 6 i bilaga 6.

³² Meteorologiska institutet, Discharges to sea from Baltic Sea Shipping in 2022.

produceras med förnybar energi ligga till grund för minskningen av sjöfartens koldioxidutsläpp. I nuläget är en utmaning i fråga om syntetiska bränslen att en mer omfattande användning av dem förutsätter att produktionen skalas upp, produktionskostnaderna går ned och infrastrukturen utvecklas. Dessutom kräver införandet av ammoniak som bränsle för sjötransport att säkerhetsåtgärder och tekniska lösningar ombord ägnas särskild uppmärksamhet, och de är ännu under utveckling.

År 2023 planerades ca 2 500 beställda fartyg för drift på alternativa bränslen, vilket motsvarar 48,8 % av orderstocken enligt bruttotonnage och 23,2 % av antalet fartyg. Flytande naturgas är fortfarande det dominerande alternativa bränslet, representerar 37,5 % av orderstocken enligt bruttotonnage, men metanol (8,3 % och dessutom 5,8 % metanolberedskap) och ammoniak (9,3 % ammoniakberedskap) vinner terräng.

Hittills har ingen tydlig vinnare identifierats bland bränslena för sjöfartens framtida behov, vilket har lett till att branschen satsar på bränsleflexibilitet. Trots att ett scenario som baseras på syntetiska vätebaserade bränslen i nuläget förefaller som det mest sannolika alternativet kan situationen förändras när alternativa teknologier utvecklas.

Varken nationellt, inom EU eller internationellt har några krav ställts upp för till vilka bränslen sjöfarten ska övergå. Också förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport är i huvuddrag teknologineutral och förutsätter inte ett visst bränsle eller en viss typ av bränsle. Dock finns det en särskild belöningsfaktor för syntetiska bränslen, enligt vilken ett fartyg får räkna sig till godo den dubbla nyttan av syntetiska bränslen.

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport förutsätter att det föreskrivs om de myndighetsuppgifter genomförandet av förordningen förutsätter och om påföljder för åsidosättande av skyldigheterna enligt förordningen. Nationellt föreskrivs det om myndighetsuppgifter för miljöskydd i 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Den viktigaste delen av tillsynsuppgifterna, i synnerhet i fråga om luftföroreningar från fartyg, har anvisats Transport- och kommunikationsverket, men enligt 7 kap. 12 och 12 a § övervakar Tullen marina bränslen. I 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om miljöskyddsförseelse i sjöfart. På verksamhet i strid med miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas dessutom bestämmelserna om miljöskyddsförseelse i strafflagen. I miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs det också om en administrativ påföljd, oljeutsläppsavgift, som kan påföras för brott mot förbudet mot oljeutsläpp från fartyg.

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport tillåter att medlemsstaterna utesluter den energi vissa fartyg använder på vissa rutter och i vissa hamnar från tillämpningsområdet för förordningen. Utsläppshandeln innefattar motsvarande möjligheter till undantag från skyldigheten att återlämna utsläppsätter. Finland har tagit i bruk det så kallade undantaget för öar i utsläppshandeln.

3.3 Landströmsförsörjning i finska hamnar

3.3.1 Lagstiftningen

I Finland har infrastrukturdirektivet, som upphävs genom infrastrukturförordningen, delvis genomförts genom infrastrukturlagen. I infrastrukturdirektivet eller infrastrukturlagen fastställs inga skyldigheter för verksamhetsutövare att tillhandahålla landströmsförsörjning i hamnarna, utan lagens syfte har varit att säkerställa att de allmänna laddnings- och tankningspunkterna för alternativa bränslen uppfyller de gemensamma tekniska specifikationerna enligt direktivet och

att användarna ges tillräcklig information om alternativa bränslen och distributionen av dem. Helhetsöversynen av infrastrukturlagen beskrivs närmare i avsnitt 1.2.

Infrastrukturförordningen förutsätter inte att de skyldigheter som gäller landströmsförsörjning i kusthamnar och inlandshamnar i TEN-T-nätet påförs någon viss aktör. Den förutsätter inte heller att det föreskrivs nationellt om tillsynen över skyldigheterna, men för att säkerställa ett effektivt nationellt genomförande av förordningen och för att uppfylla principen om lojalt samarbete behövs bestämmelser om skyldigheterna. Dessutom behöver åsidosättande av skyldigheterna leda till administrativa påföljder som gör det möjligt att uppnå ett lagligt rättsläge.

I miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs det i huvudsak om förhindrande av miljöförstöring till havs till följd av fartyg, och i den ingår nödvändiga nationella bestämmelser för verkställande av MARPOL-konventionen. I fråga om hamnar innehåller lagen bestämmelser om mottagning av fartygsavfall i hamn.

I 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om tillsyn över och administrativt tvång i fråga om iakttagandet av skyldigheterna enligt lagen. I 2 § i det kapitlet föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter. Enligt 2 mom. i den paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket utöva annan tillsyn över iakttagande av denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter, om inte annat bestäms någon annanstans i denna lag. I 12 kap. 15 § föreskrivs om administrativt tvång. Transport- och kommunikationsverket får i ärenden inom sin respektive behörighet enligt denna lag förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som strider mot bestämmelserna eller föreskrifterna, och enligt 2 punkten ålägga den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fullgöra sin skyldighet på något annat sätt än vad som avses i 1 punkten. Enligt 16 § i samma kapitel får Transport- och kommunikationsverket förena ett förbud eller föreläggande som de meddelat med stöd av denna lag med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Dessa bestämmelser tillämpas också på tillsyn enligt den föreslagna nya 7 a kap. 10 §.

3.3.2 Praxis

När fartyg i sjöfart ligger i hamn behöver de elenergi för att olika system ska fungera. Ett fartyg som lagt till i hamn kan stänga av den maskin som är avsedd för framdrift och producera den energi som behövs med en hjälpmaskin med generator. Generatorutsläppen från hjälpmaskiner medför olika slags luftföroreningar och lokala immissioner samt buller i närområdet. Alternativt kan den elenergi fartyg behöver i hamn produceras med hjälp av landströmsförsörjning. Landström överförs från hamnens elnät via en transformatorstation till en matningspunkt för landström, från vilken elen kan överföras mellan hamnen och fartyget med en anslutningskabel.

TEN-T-förordningen som trätt i kraft 2024³³ innebär att det på det finländska fastlandet finns sammanlagt 14 kusthamnar som hör till TEN-T-nätet, det vill säga antingen till TEN-T:s stomnät eller till det övergripande TEN-T-nätet. De hamnar på det finländska fastlandet som hör till TEN-T-nätet är Helsingfors, Åbo, Nådendal, Fredrikshamn-Kotka, Torneå, Kemi, Uleåborg, Brahestad, Karleby, Kaskö, Björneborg, Raumo, Hangö och Ingå. Också hamnarna i Eckerö och Mariehamn hör till TEN-T-nätet, men i denna proposition behandlas inte hamnar

³³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 trädde i kraft den 18 juli 2024.

på Åland eftersom Ålands landskapsregering i en promemoria om 55 %-paketet som den lämnade till kommunikationsministeriet den 12 april 2022 anser att krav som gäller hamnarna i Eckerö och Mariehamn med stöd av 18 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Till följd av det genomsnittliga antalet anlop hör dock inte alla kusthamnar i TEN-T-nätet på det finländska fastlandet till tillämpningsområdet för landströmsförsörjning enligt artikel 9 i infrastrukturförordningen. Enligt trafikvolymerna 2020–2022 gäller skyldigheten att tillhandahålla landströmsförsörjning enligt artikel 9 i infrastrukturförordningen sammanlagt fyra kusthamnar i TEN-T-nätet, nämligen Helsingfors, Fredrikshamn-Kotka, Raumo och Nådendal. Landströmsförsörjning tillhandahålls redan i tre av de hamnarna, nämligen Helsingfors, Nådendal och Raumo, även om landströmsförsörjningen i de hamnarna inte till alla delar motsvarar de krav som ställs i artikel 9 och 21 i infrastrukturförordningen. Utöver de hamnar som nämns ovan tillhandahålls landströmsförsörjning i hamnarna i Vasa och Uleåborg, som inte hör till tillämpningsområdet för artikel 9 i infrastrukturförordningen. Konsekvenserna av den nationella tillämpningen av förordningen beskrivs närmare i avsnitt 4.2.2.

I artikel 10 i infrastrukturförordningen föreskrivs om skyldigheten att säkerställa att landströmsförsörjning tillhandahålls i inlandshamnar i TEN-T-nätet. Tills vidare finns inte en enda inlandshamn i TEN-T-nätet i Finland. Enligt den ändring i TEN-T-förordningen som preliminärt godkändes i december 2023 tas hamnarna i Joensuu och Villmanstrand upp i det övergripande TEN-T-nätet. I nuläget tillhandahåller hamnen i Joensuu landströmsförsörjning för fartyg i liten skala genom två anslutningar.

Artikel 11 i förordningen förutsätter att medlemsstaterna säkerställer att ett lämpligt antal tankningspunkter för flytande metan anläggs i deras hamnar för att ge möjlighet för havsgående fartyg att trafikera hela TEN-T:s stomnät. Eftersom flytande naturgas i Finland i huvudsak distribueras till fartyg från tankbilar eller från LNG-bunkringsfartyg, är bunkring möjlig i alla hamnar i TEN-T-nätet. Fast distribution har ordnats i Björneborg, Torneå, Fredrikshamn och Ingå. Ett LNG-tankningsfartyg som ska betjäna Finska viken är under beredning.

3.4 Återvinning av fartyg

Bruk och tagande ur bruk av fartyg

För undvikande av skadliga konsekvenser för miljön och hälsan bör alla fartyg nedmonteras när de nått slutet av sin livscykel. Merparten av fartygen nedmonteras, men ibland överges fartyg med avsikt i hamnar eller vid stränder eftersom deras ägare vill undvika kostnaderna för att flytta dem och nedmontera dem på behörigt sätt. Dessutom kan fartyg som råkat ut för olyckor lämnas på platsen av kostnads- eller säkerhetsskäl.

Fartyg nedmonteras på flera olika sätt. Det mest avancerade är att fartyget nedmonteras i en torrdoca, där det bäst kan säkerställas att inga skadliga ämnen eller t.ex. toalettavfall kommer ut i miljön under processen. Fartyg nedmonteras också medan de ligger i vattnet vid kaj, vilket bl.a. gör det möjligt att använda lyftkranar. Merparten av fartygen nedmonteras dock på sandstränder (2022 uppskattningsvis 65 % av fartygen). Globalt har nedmonteringen av fartyg koncentrerats till fyra länder: ca 80 % av alla fartyg i världen nedmonteras i Bangladesh, Indien, Pakistan eller Turkiet. nedmonteringen har koncentrerats till de länderna till följd av konkurrenskraftiga priser de utvecklade ländernas otillräckliga nedmonteringskapacitet. I Bangladesh, Indien och Pakistan nedmonteras fartyg främst på sandstränder. I synnerhet

medborgarorganisationer har krävt att nedmontering på sandstränder ska förbjudas, men inget sådant krav finns i Hongkongkonventionen.

Globalt är det sammanlagda antalet fartyg som hör till tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen 65 000. Årligen nedmonteras ca 500 fartyg globalt. Antalet fartyg som nedmonteras beror bl.a. på situationen på fraktmarknaden och på stålpriset. Under senare år har antalet fartyg som nedmonteras sjunkit globalt, vilket i stor utsträckning beror på att fartygens genomsnittliga livscykel förlängts. År för år har allt färre fartyg som är registrerade i EU-länder lämnats för nedmontering, men minskningen beror åtminstone delvis på att fartyg säljs och flaggas ut innan de nedmonteras. Också fartyg som ägs av finländska rederier säljs typiskt sett utomlands och flaggas ut innan de nedmonteras. Under 2013 exporterades 122 fartyg som seglade under EU-länders flagg för nedmontering, och 2018 endast 40.

I Finland finns en nedmonteringsanläggning för fartyg. Det aktuella reparationsvarvets nedmonteringsverksamhet är mycket småskalig. Tills vidare har inget fartyg som hört till tillämpningsområdet för EU:s fartygsåtervinningsförordning nedmonterats där. Vid nedmonteringsanläggningar i EU-länderna nedmonteras över huvud taget främst mindre fartyg och statsfartyg.

I sin nuvarande form får den nedmontering av fartyg som sker i utvecklingsländer negativa konsekvenser för arbetstagarna vid nedmonteringsanläggningarna. Till följd av nedmonteringsverksamhetens låga utvecklingsnivå samt bristen på skyddsutrustning och utbildning råkar arbetstagarna ut för många olyckor. Det gäller i synnerhet nedmontering som sker på sandstränder. Arbetstagarna vid nedmonteringsanläggningarna lider mest av problemen vid nedmonteringen. Såväl Internationella arbetsorganisationen som arbetarorganisationerna är eniga om att nedmontering av fartyg är ett av världens farligaste yrken. Fortfarande arbetar också barn med nedmontering av fartyg.

Fartygens konstruktioner och tankar innehåller flera slags ämnen som är skadliga för hälsan och miljön, vilket bör beaktas vid nedmonteringen. Till följd av den praxis som följs vid nedmonteringen av fartyg kommer skadliga ämnen ut i marken och i havet. Dessutom kan ämnen också komma ut i miljön under den fortsatta behandlingen av material och under avfallshanteringen.

Fartyg innehåller mycket material som kan återvinnas, främst stål. Ofta krävs förbehandling för att materialet ska kunna återvinnas. När ett fartyg som ska nedmonteras anländer till nedmonteringsanläggningen och under nedmonteringen är det juridiskt sett avfall, men t.ex. stål som ingår i fartyget är lämpligt som råvara för stålindustrin efter att det konstaterats vara oskadligt och har sorterats. Utöver stål kan elledningar, rör, maskiner, bränslen och möbler återvinnas från fartyg som nedmonteras. Sådana material är ekonomiskt viktiga för nedmonteringsverksamheten. Det stål som fås från fartyg uppfyller en betydande del av stålbehovet i de länder där nedmonteringsanläggningarna finns.

Ett skadligt ämne ur arbetarskyddets perspektiv är bl.a. asbest, som är skadligt i synnerhet för lungorna. Långvarig exponering för tungmetaller, såsom kvicksilver, bly, kadmium och zink, kan få både neurologiska och fysiska konsekvenser. Tungmetaller kan finnas i målfärg, olika slags ytmaterial, elledningar, batterier och elektroniska apparater. Slagvatten och ballastvatten samt toalettavfall kan också innehålla ämnen och organismer som är skadliga för dem som utför nedmonteringen och för miljön. Fartyg kan också innehålla polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och polyklorerade bifenyler (PCB). De kan bilda giftiga ämnen vid svetsning eller när ämnena bränns, t.ex. vid lösgöring av metallstycken. Biocidfärger som innehåller organiska tennföreningar förekommer ännu allmänt i fartyg som nedmonteras, trots att de är förbjuda i

nuläget. Skadliga ämnen är inte enbart ett problem vid nedmonteringen, utan också vid vidarebehandlingen av dem utanför nedmonteringsanläggningen.

EU:s fartygsåtervinningsförordning och övrig EU-lagstiftning som tillämpas på fartygsåtervinning

Också EU:s fartygsåtervinningsförordning tillämpas på nedmontering av fartyg. Enligt EU:s fartygsåtervinningsförordning får ett fartyg som är registrerat i en medlemsstat i EU endast exporteras för återvinning vid en nedmonteringsanläggning som nämns i EU:s förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar, medan Hongkongkonventionen tillåter att fartyg återvinns i de återvinningsanläggningar som beviljats tillstånd enligt konventionen att bedriva fartygsåtervinning. i EU:s förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar ingår för det första alla de återvinningsanläggningar i EU:s medlemsländer, Storbritannien och Norge som har beviljats tillstånd för verksamheten enligt fartygsåtervinningsförordningen. År 2023 fanns det 38 sådana. För det andra kan också återvinningsanläggningar utanför EES på ansökan tas upp i förteckningen, om de uppfyller kraven enligt fartygsåtervinningsförordningen. I EU:s förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar ingår 10 sådana återvinningsanläggningar, av vilka 9 finns i Turkiet och en i USA. Hittills har inga nedmonteringsanläggningar i Sydasiens godkänts att ingå i förteckningen men diskussioner förs med vissa indiska nedmonteringsanläggningar, och kommissionen har besökt och bekantat sig med indiska nedmonteringsanläggningar som önskar ingå i förteckningen.

EU:s fartygsåtervinningsförordning tillämpas enbart på fartyg som för EU-länders flagg och på fartyg under tredjeländers flagg som exporteras för återvinning från ett EU-lands territorium. På fartyg från tredjeländer som lämnas för återvinning till återvinningsanläggningar i EU-länder tillämpas EU:s avfallstransportförordning, och när fartygen avgår från länder utanför EU tillämpas Baselkonventionen.

Ett annat element som är striktare i fartygsåtervinningsförordningen än i Hongkongkonventionen berör så kallad avfallshantering nedströms, det vill säga vart avfallet från återvinningsanläggningen lämnas för behandling. Fartygsåtervinningsförordningen förutsätter att återvinningsanläggningar som ska tas upp i förteckningen visar närmare hur hanteringen av det avfall som uppkommer vid återvinningsanläggningen hanteras. I Hongkongkonventionen ingår i princip samma element, men inte så exakt definierade som i fartygsåtervinningsförordningen. Till skillnad från Hongkongkonventionen gäller fartygsåtervinningsförordningen inte enbart själva fartyget, som på vissa grunder betraktas som avfall, utan också det avfall som uppkommer vid återvinningsverksamheten. Också en nedmonteringsanläggning utanför EU som vill ta emot fartyg som för EU-flagg ska hantera det avfall som uppkommer vid nedmonteringsverksamheten på behörigt sätt. I fartygsåtervinningsförordningen förbjuds dessutom installation av de ozonnedbrytande ämnena klorodifluormetan och perfluoroktansulfonsyra, till skillnad från Hongkongkonventionen.

Enligt artikel 30.2 i fartygsåtervinningsförordningen ska förordningen ses över och eventuella lämpliga lagstiftningsförslag ska göras senast 18 månader innan Hongkongkonventionen träder i kraft. Konventionen träder i kraft den 26 juni 2025. Kommissionen har inlett utvärderingen av förordningen för översynen, och avsikten är att den ska slutföras senast sommaren 2024. Det egentliga ändringsförslaget väntas tidigast 2025. Dess innehåll är ännu inte känt.

Utöver fartygsåtervinningsförordningen berör också EU:s arbetarskydds-, miljö- och avfallslagstiftning de anläggningar för nedmontering av fartyg som finns inom EU. Nedmontering av fartyg utgör avfallshantering. EU:s avfallslagstiftning baseras på EU:s

avfallsdirektiv (2008/98/EG), som nationellt har genomförts genom avfallslagen (646/2011) och statsrådets förordningar som utfärdats med stöd av den. I avfallsdirektivet föreskrivs om åtgärder för att skydda miljön och människors hälsa genom att förhindra eller minska de skadliga konsekvenserna av att avfall uppkommer och av avfallshantering. Avfallsdirektivet utgår från att mängden avfall som uppkommer och dess skadlighet ska minskas. Om avfall ändå uppkommer, ska det förberedas för återanvändning, materialåtervinnas eller återvinnas på annat sätt, och endast i sista hand bortskaffas. Utöver avfallslagstiftningen berörs nedmonteringsanläggningar för fartyg i Finland också av miljöskyddslagen. I 2 kap i miljöskyddslagen föreskrivs det om allmänna skyldigheter, principer och förbud. Till dem hör bl.a. skyldigheten att förebygga och begränsa förorening av miljön (7 §), skyldigheten att bekämpa förorening (14 §), beredskapsskyldigheten (15 §) samt förbuden mot förorening av mark och grundvatten (16–17 §).

EU:s avfallstransportförordning har omarbetats och trätt i kraft den 20 maj 2024.³⁴ Avfallstransportförordningens tillämpningsområde ändrades så att avfallstransportförordningen i huvudsak inte längre tillämpas på fartyg som omfattas av fartygsåtervinningsförordningens tillämpningsområde. Avfallstransportförordningen tillämpas dock på fartyg som blir avfall inom området för nationell jurisdiktion och som är avsedda att exporteras för bortskaffning. Skälet till detta är att fartygsåtervinningsförordningen enbart gäller nedmontering, men inte bortskaffning. Dessutom tillämpas vissa bestämmelser i avfallstransportförordningen på fartyg som klassificeras som farligt avfall, som finns inom området för en medlemsstats jurisdiktion och som exporteras utanför EU för att återvinnas. På sådana fartyg tillämpas artikel 36, 45 och 46 samt avdelning VII i avfallstransportförordningen. I de artiklarna föreskrivs det om förbud mot export av avfall till vissa områden, om avfallshantering som är godtagbar med avseende på miljön samt om tillsyn över verkställigheten. Också fartygsåtervinningsförordningen ändrades samtidigt. Enligt ändringen får ett fartyg som klassificeras som farligt avfall och som finns inom området för en medlemsstats nationella jurisdiktion exporteras för nedmontering enbart till en fartygsåtervinningsanläggning som finns i ett OECD-land och som ingår i den europeiska förteckningen. Genom den ändringen verkställs förbudet mot export av farligt avfall utanför OECD-länderna enligt Baselkonventionen.

Den viktigaste EU-rättsakt som berör arbetarsäkerhet är rådets direktiv 89/391/EEG om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet (det så kallade ramdirektivet om arbetsmiljö). Kraven enligt ramdirektivet om arbetsmiljö har nationellt huvudsakligen genomförts genom arbetarskyddslagen (738/2002), som är en allmän lag som gäller arbetarskydd. Med stöd av ramdirektivet har ett flertal särdirektiv om arbetarskydd antagits, och de berör specialaspekter på arbetarskyddet. Särdirektiven en har vanligen nationellt genomförts nationellt genom författningar på lägre nivå än lag.

Vid nedmonteringsarbetet måste personlig skyddsutrustning av flera slag användas (t.ex. andningsskydd). Det föreskrivs om minimikrav på den personliga skyddsutrustning arbetstagarna använder i arbetet i rådets direktiv om minimikrav för säkerhet och hälsa vid arbetstagares användning av personlig skyddsutrustning på arbetsplatsen. I Finland har det särdirektivet genomförts genom statsrådets förordning om val och användning av personlig skyddsutrustning i arbetet (427/2021).

³⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1157 av den 11 april 2024 om transport av avfall, om ändring av förordningarna (EU) nr 1257/2013 och (EU) 2020/1056 och om upphävande av förordning (EG) nr 1013/2006.

Med stöd av ramdirektivet om arbetsmiljö har Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/54/EG om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för biologiska agens i arbetet antagits. I det direktivet ställs det upp minimikrav för att skydda arbetstagare mot risker för hälsa och säkerhet som orsakas eller kan orsakas av exponering för biologiska agenser. I Finland har direktivet genomförts genom statsrådets förordning om skydd för arbetstagare mot risker som orsakas av biologiska agenser (933/2017) samt genom social- och hälsovårdsministeriets förordning om klassificering av biologiska agenser (748/2020).

Med stöd av ramdirektivet om arbetsmiljö har också flera EU-direktiv om kemiska agenser antagits. Det viktigaste av dem är rådets direktiv 98/24/EG om skydd av arbetstagares hälsa och säkerhet mot risker som har samband med kemiska agenser i arbetet. Det direktivet har genomförts i Finland genom statsrådets förordning om kemiska agenser i arbetet (715/2001). Striktare skyldigheter i fråga om särskilt skadliga ämnen har dessutom ställts upp i Europaparlamentets och rådets direktiv om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för carcinogener eller mutagena ämnen i arbetet. I fråga om sådana ämnen har direktivet nationellt genomförts genom statsrådets förordning om agenser som medför risk för cancersjukdom, mutagena agenser och reproduktionstoxiska agenser i arbetet (113/2024) och genom lagen om förteckningar och ett register över dem som i sitt yrke är exponerade för ämnen och processer som medför risk för cancersjukdom (452/2020). Också Europaparlamentets och rådets direktiv om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för asbest i arbetet kan anses ha relevans för nedmontering av fartyg. I Finland har det direktivet genomförts genom lagen om vissa krav på asbestsanering (684/2015) och genom statsrådets förordning om säkerheten vid asbestarbeten (798/2015).

Utöver författningar inom arbetarskyddslagstiftningen som berör kemiska agenser föreskrivs det om kemikalier i EU:s direkt tillämpliga förordningar. Bestämmelser om genomförande av EU:s kemikalielagstiftning finns i kemikalielagen (599/2013). Viktiga författningar inom kemikaliesektorn är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier, den så kallade Reach-förordningen, samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1272/2008 om klassificering, märkning och förpackning av ämnen och blandningar, den så kallade CLP-förordningen, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 528/2012 om tillhandahållande på marknaden och användning av biocidprodukter, Europaparlamentets och rådets förordning 2019/1021 om långlivade organiska föreningar, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/573 om fluorerade växthusgaser, om ändring av direktiv (EU) 2019/1937 och om upphävande av förordning (EU) nr 517/2014, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/590 om ämnen som bryter ned ozonskiktet och om upphävande av förordning (EG) nr 1005/2009 samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/65/EU om begränsning av användning av vissa farliga ämnen i elektrisk och elektronisk utrustning.

Vid arbete med nedmontering av fartyg får endast sådana maskiner och arbetsredskap användas som uppfyller de krav som ställs på dem och är lämpliga för arbetet i fråga. Den viktigaste EU-rättsakten med avseende på säker användning av arbetsredskap är Europaparlamentets och rådets direktiv om minimikrav för säkerhet och hälsa vid arbetstagares användning av arbetsutrustning i arbetet, som nationellt har genomförts genom arbetarskyddslagen och genom statsrådets förordning om säker användning och besiktning av arbetsutrustning (403/2008, den så kallade användningsförordningen). Det föreskrivs särskilt om skyldigheterna för tillverkare, importörer, säljare och andra överlåtare av maskiner, redskap och andra tekniska anordningar.

Övriga internationella instrument som tillämpas på flyttning och nedmontering av fartyg

Eftersom också Baselkonventionen tillämpas på fartyg som exporteras till en annan stat är förhållandet mellan Baselkonventionen och Hongkongkonventionen viktigt. Konventionerna är formellt överlappande, och det har inte varit möjligt att avgöra deras inbördes förhållande genom avtal. I fråga om dessa internationella konventioner är det till någon del oklart vilken konvention som ska tillämpas på flyttning av fartyg för nedmontering. Oklarheten beror bl.a. på att det i Hongkongkonventionen, liksom i EU:s fartygsåtervinningsförordning, inte tydligt föreskrivs när ett fartyg blir avfall. Bägge konventionerna tillämpas på flyttning av fartyg som är avfall. I EU, och därmed också i Finland, tillämpas dock EU-rättsakter, det vill säga fartygsåtervinningsförordningen och avfallstransportförordningen, på nedmontering av fartyg och transport av avfall. Överlappningen mellan Hongkongkonventionen och Baselkonventionen inverkar därför inte direkt på Finland, men överlappningen mellan konventionerna återspeglas också i tillämpningen av EU-rättsakterna. Om ett fartyg importeras för nedmontering eller avfall importeras till EU från ett tredjeland, tillämpas Baselkonventionen eller Hongkongkonventionen i ursprungslandet.

Baselkonventionen har ändrats genom ett beslut som trädde i kraft hösten 2019, enligt vilket farligt avfall inte får exporteras från OECD-länder och EU-länder till andra länder. Ändringen trädde i kraft den 4 december 2019. Förbudet hindrar också att fartyg som innehåller farligt avfall exporteras till demonteringsanläggningar i Sydostasien eller till Kina. Trots förbudet är det dock möjligt att exportera farligt avfall med stöd av bilaterala eller multilaterala avtal mellan EU och det mottagande landet. Hongkongkonventionen kan anses vara ett sådant multilateralt avtal, men så länge konventionen inte är i kraft krävs ett annat avtal för export av fartyg. Det har föreslagits att förbudet mot att exportera farligt avfall från EU till länder utanför OECD ska fogas till fartygsåtervinningsförordningen på det sätt som beskrivs under föregående rubrik.

Internationella arbetsorganisationen (ILO) har antagit ett flertal konventioner, rekommendationer och anvisningar som berör arbetsliv och arbetsförhållanden. Konventioner har antagits bl.a. om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten, om avskaffande av tvångsarbete, om barnarbete och skydd för barn och unga personer, om lika möjligheter och lika behandling, om arbetsmarknadsförvaltning och granskning av yrkeskompetens, om arbetarskydd och arbetshälsa samt om socialskydd. Finland har i stor utsträckning förbundit sig till ILO:s konventioner. På fartygsåtervinningsanläggningar i Finland tillämpas den nationella lagstiftningen om arbetarskydd, som övervakas av arbetarskyddsmyndigheterna.

Trots att Hongkongkonventionen inte ännu har trätt i kraft tillämpas huvuddelen av bestämmelserna i den i EU:s medlemsstater med stöd av EU:s fartygsåtervinningsförordning. Bestämmelser i förordningen har genomförts nationellt genom ändringar i miljöskyddslagen (lag 327/2016 och 627/2017), avfallslagen (lag 328/2016 och 626/2017), miljöskyddslagen för sjöfarten (628/2017), lagen om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (629/2017) och 48 kap. 1 § i strafflagen (39/1889; 630/2017).

4 De viktigaste förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

4.1.1 Förbud mot vissa utsläpp från fartyg på Finlands territorialvatten

För att genomföra de förbud mot utsläpp från fartyg som nämns i regeringsprogrammet föreslås ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten, genom vilka utsläpp till vatten av behandlat toalettavfall, gråvatten samt rester som avskilts i svavelskrubbar och orenat skrubbvatten

förbjuds på Finlands territorialvatten. För att effektivera tillsynen över förbudet mot utsläpp av gråvatten föreslås det att fartygets överbordventil ska stängas vid ankomst till finskt territorialvatten. Förbudet mot utsläpp av behandlat toalettavfall och skrubbvatten från svavelskrubbar med öppet kretslopp föreslås träda i kraft den 1 juli 2025. Det föreslås att utsläpp av skrubbvatten (så kallat spillvatten) och rester som utsöndrats från skrubbvatten i svavelskrubbar med slutet kretslopp, förbjuds från och med den 1 januari 2029, och utsläpp av gråvatten från och med den 1 januari 2030.

På förbudet mot utsläpp av toalettavfall tillämpas bestämmelserna om tillsyn i den gällande lagen, enligt vilka Gränsbevakningsväsendet är ledande tillsynsmyndighet för tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna på Finlands territorialvatten och Transport- och kommunikationsverket och polisen dessutom övervakar utsläpp från fartyg till vatten. I fråga om förbudet mot utsläpp från svavelskrubbar och utsläpp av gråvatten föreskrivs det om en deltagande roll för Gränsbevakningsväsendet och polisen, vilket innebär att Transport- och kommunikationsverket är primär tillsynsmyndighet.

4.1.2 Komplettering av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport förutsätter att medlemsstaterna föreskriver om påföljder som ska tillämpas vid brott mot bestämmelserna i förordningen och vidtar alla behövliga åtgärder för att säkerställa att de verkställs. Därför föreslås bestämmelser (ett nytt 7 b kap.) i miljöskyddslagen för sjöfarten om påföljdsavgifter enligt förordningen. På verkställigheten av påföljdsavgifterna tillämpas lagen om verkställighet av böter (672/2002). I enlighet med kraven i förordningen föreslås också bestämmelser om utvisningsorder som meddelas fartyg och om kvarhållande av fartyg.

Förordningen förutsätter att en nationell behörig myndighet utses; det föreslås vara Transport- och kommunikationsverket. Ackrediteringstjänsten FINAS, som underlyder Säkerhets- och kemikalieverket, utses till nationellt ackrediteringsorgan enligt förordningen. Det föreslås att dessa ändringar genomförs genom ändringar i 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

På det sätt förordningen tillåter föreslås att det föreskrivs att Finland tillämpar ett tidsbegränsat undantag för öar så att energi som används för resor på rutter mellan öar med färre än 200 000 invånare och i hamnar på sådana öar undantas från tillämpningen av förordningen. I Finland kommer undantaget för öar i praktiken endast att gälla Åland. Den energi som passagerarfartyg använder på rutter mellan Åland och det finländska fastlandet och i åländska hamnar omfattas därför inte av förordningens tillämpningsområde. Befrielsen föreslås gälla den längsta tid som tilläts i förordningen, det vill säga till och med den 31 december 2029.

Dessutom föreslås det att hamninnehavaren ska bekräfta för fartyget huruvida anslutning till landströmsförsörjning finns tillgänglig och fastställa om på fartyget ska tillämpas något av de undantag som gäller skyldigheten att använda landströmsförsörjning och om fartyget uppfyller kraven för användning av landströmsförsörjning. Hamninnehavaren ska också föra in dessa uppgifter i den databas som avses i förordningen.

4.1.3 Komplettering av infrastrukturförordningen

I denna proposition föreslås att skyldigheten att erbjuda landströmsförsörjning i kusthamnar och inlandshamnar i TEN-T-nätet i enlighet med artikel 9 och 10 i infrastrukturförordningen i Finland åläggs hamninnehavaren.

Av 12 kap. 2 § i lagen följer att Transport- och kommunikationsverket ansvarar för tillsynen över denna skyldighet för hamnarna. För fullgörande av tillsynsuppgiften föreslås dessutom i 12 kap. en nya 12 b §, som gäller rätten för Transport- och kommunikationsverket att utföra inspektioner och får uppgifter om hamnars landströmsförsörjning. De gällande bestämmelserna i 12 kap. 15 och 16 § om administrativt tvång och om vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande tillämpas på den tillsyn Transport- och kommunikationsverket utför.

4.1.4 Hongkongkonventionen

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner Hongkongkonventionen. Propositionen innehåller ett förslag till så kallad blankettlag för att sätta i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Propositionen innehåller också de lagförslag som behövs för genomförande av Hongkongkonventionen. I propositionen ingår förslag till ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten, lagen om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009, nedan *fartygssäkerhetslagen*), lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), avfallslagen och miljöskyddslagen. Dit hör såväl de förslag som hör till den nationella behörigheten som de förslag EU:s fartygsåtervinningsförordning inte täcker.

EU:s fartygsåtervinningsförordning innefattar merparten av Hongkongkonventionens innehåll, men genom den genomförs inte alla dess bestämmelser. En del bestämmelser ska genomföras av medlemsstaterna. Den nationella lagstiftning som behövs för att genomföra fartygsåtervinningsförordningen har redan godkänts och trätt i kraft i Finland.

De ändringar i lagstiftningen som föreslås berör för det första besiktning av fartyg och intyg. Intyg som berörs är inventeringsintyg avseende farliga material och intyg om att fartyget är återvinningsklart, som behövs i det skede när fartyget förs till en nedmonteringsanläggning för att nedmonteras. Fartyg som är registrerade i Finland och med en bruttodräktighet på minst 500 ska ha ett inventeringsintyg avseende farliga material. Också utländska fartyg som anlöper finska hamnar ska ha ett intyg. Lagstiftningen uppdateras också så att det blir möjligt att begära att en annan part i Hongkongkonventionen beviljar intyg för ett finländskt fartyg. Ett sådant intyg ska ges samma erkännande som ett intyg som en finländsk myndighet beviljat.

I Hongkongkonventionen ingår bestämmelser som ska tillämpas om ett fartyg som inte för ett EU-lands flagg importeras till Finland för nedmontering. Det föreslås lagstiftning enligt vilken ett sådant fartyg ska uppfylla de krav som enligt Hongkongkonventionen ställs på fartyg som ska nedmonteras. Det föreslås också att lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ändras så att iakttagandet av Hongkongkonventionen framöver övervakas vid hamnstatskontroller. Enligt förslaget ska det säkerställas vid kontrollen att fartyget har ett inventeringsintyg avseende farliga material. Det föreslås att till miljöskyddslagen fogas behövliga bestämmelser om beviljande av tillstånd för nedmontering av fartyg för nedmonteringsanläggningar enligt Hongkongkonventionen. Det föreslås att i avfallslagen tas in uppgifter för behöriga myndigheter samt vissa skyldigheter för nedmonteringsanläggningar enligt konventionerna. Dessutom föreslås bestämmelser om påföljder i situationer när skyldigheterna inte iakttas.

Enligt Hongkongkonventionen ska också fartyg i inrikes fart iaktta konventionen i den mån det är skäligt och praktiskt möjligt. Det föreslås att en förteckning över farliga material ska krävas av fartyg i inrikes fart innan de nedmonteras. Förteckningen underlättar nedmonteringen av fartyg när det är känt vilka material som finns i fartyget och var de finns.

Bestämmelserna i Hongkongkonventionen berör också fartyg som exporteras för nedmontering, men i fråga om dem är Finlands förbindelse till konventionen mindre viktig. Fartyg under finsk

flagg som omfattas av Hongkongkonventionen exporteras relativt sällan för nedmontering, och EU:s fartygsåtervinningsförordning tillämpas redan på exporten av dem. Trots att Hongkongkonventionen tillåter att fartyg exporteras för nedmontering till alla konventionsstater och till fartygsåtervinningsanläggningar i de staterna som är godkända enligt konventionen, begränsar fartygsåtervinningsförordningen exporten av fartyg under en medlemsstats flagg till enbart de återvinningsanläggningar som ingår i den europeiska förteckningen enligt fartygsåtervinningsförordningen.

4.1.5 Ändringar i MARPOL-konventionen

I denna proposition föreläggs riksdagen de ändringar som gjorts i MARPOL-konventionen genom resolutionerna MEPC.328(76), MEPC.330(76) och MEPC.360(79). Det föreslås att ändringarna sätts i kraft genom så kallade blankettlagar. Dessutom föreslås ändringar i innehållet i miljöskyddslagen för sjöfarten, som behövs för att sätta ändringarna i kraft.

Genom resolutionen MEPC.328(76) gjordes ändringar i bilaga VI till MARPOL-konventionen, som gäller obligatoriska, målbaserade tekniska och operativa åtgärder för att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart. En teknisk åtgärd är det tekniska krav på energieffektivitet som sedan 2023 gällt för existerande fartyg (EEXI), och som motsvarar det tekniska kravet på energieffektivitet för nya fartyg (EEDI). En operativ åtgärd är att koldioxidintensitetskraven för fartyg skärps årligen från och med 2023. Med koldioxidintensitet avses i detta sammanhang de koldioxidutsläpp ett fartyg orsakar under ett kalenderår i förhållande till det transportarbete fartyget utför under samma kalenderår. Samtidigt befrias obemannade icke-självgående pråmar från inspektions- och certifieringskraven gällande förhindrande av luftföroreningar. I regeringens proposition föreslås det att bestämmelserna om fartygs energieffektivitet i miljöskyddslagen för sjöfarten kompletteras i enlighet med ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen och att obemannade icke-självgående pråmar befrias från inspektions- och certifieringsskyldigheten som gäller certifikat över förhindrande av förorening (så kallat IAPP-certifikat).

Genom resolution MEPC.330(76) har i bilaga I och IV i MARPOL-konventionen gjorts ändringar genom vilka obemannade icke-självgående pråmar befrias från inspektions- och certifieringsskyldigheten gällande förhindrande av utsläpp av olja och toalettavfall. Det föreslås också bestämmelser om möjligheten till dispens i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Genom resolution MEPC.360(79) görs ändringar i bilaga V till MARPOL-konventionen, genom vilka skyldigheten att föra avfallsdagbok utvidgas till att omfatta alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 och arktiska stater tillåts uppfylla kraven på mottagning av avfall och lossningsterminaler enligt bilaga V genom regionala arrangemang i hamnar i de arktiska områdena. Endast den första ändringen hör till EU:s medlemsstaters behörighet, och den föreläggs riksdagen. Skyldigheten att föra avfallsdagbok enligt MARPOL-konventionen tillämpas endast på fartyg i internationell fart, men nationellt har det varit brukligt att utvidga alla miljöskyddsbestämmelser för sjöfarten till att också omfatta inrikes fart. Därför föreslås det att skyldigheten att föra avfallsdagbok också ska omfatta fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 100 men under 400. För att lindra den administrativa bördan för att skyldigheten att föra avfallsdagbok, som föreslås bli en ny uppgift för fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet under 400 och den befintliga skyldigheten för i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 400 föreslås det att skyldigheten lindras genom bestämmelser om avfallsdagbok för inrikes fart, som kan utgöra en del av fartygets dagbok. Dessutom föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska få meddela närmare bestämmelser om formuläret för avfallsdagbok för inrikes fart. Avsikten är att formuläret ska vara enklare än modellen för avfallsdagbok enligt MARPOL-konventionen.

4.1.6 Ändringar i Londonprotokollet

Det föreslås att riksdagen godkänner och sätter i kraft en ändring i Londonprotokollet som konferensen för fördragsslutande parter gjort genom resolution LP.6(17), genom vilken avloppsslam stryks i bilaga 1 till Londonprotokollet där sådana avfall och andra ämnen förtecknas som kan komma i fråga för dumpning, samt i bilaga 2 där det föreskrivs om bedömning av avfall eller annat material som kan komma i fråga för dumpning.

Efter ändringarna får reningsverksslam inte längre dumpas. Under decenniernas gång har dumpningen av reningsverksslam minskat avsevärt och förbjudits i flera regionala avtal om havsskydd och i flera länders nationella lagstiftning. Också i Finland har dumpning av reningsverksslam redan länge varit förbjudet.

Det föreslås att ändringarna sätts i kraft genom så kallade blankettlagar.

4.1.7 Övriga ändringar

I miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås en ändring enligt vilken det i fråga om polisens fartyg är möjligt att göra undantag från tillämpningen av lagen, om det är nödvändigt till följd av deras särskilda konstruktion eller funktion.

I miljöskyddslagen för sjöfarten och i fartygssäkerhetslagen föreslås ändringar genom vilka Transport- och kommunikationsverket ges rätt att på sin webbplats publicera kontaktuppgifter till de inspektörer, besiktningsmän och skeppsmätare som utsetts med stöd av de lagarna. Kontaktuppgifterna har också hittills publicerats med personernas samtycke, men till följd av dataskyddslagstiftningens utveckling är det motiverat att föreskriva i lag om publicering av uppgifter om personer i dessa uppgifter.

Det föreslås att skyldigheten enligt miljöskyddslagen för sjöfarten för den myndighet som godkänner en hamns avfallshanteringsplan att sända ett registerutdrag över anteckningen till hamninnehavaren stryks såsom obehövlig, eftersom beslutet om godkännande av avfallshanteringsplanen i varje händelse sänds till hamninnehavaren.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

4.2.1 Förbud mot vissa utsläpp från fartyg på Finlands territorialvatten

4.2.1.1 Förbudet mot utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar

Ekonomiska konsekvenser

Det föreslagna förbudet mot utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar får ekonomiska konsekvenser för rederier vars fartyg använder svavelskrubbar för att uppfylla bestämmelserna om svavelutsläpp från fartyg. Transport- och kommunikationsverket har uppskattat de kostnader detta medför. De huvudsakliga konsekvenserna beskrivs nedan.

Konsekvensbedömningen bygger på antagandet att fartyg som har en svavelskrubb med öppet kretslopp när de seglar inom utsläppsförbudsområdena för skrubbvatten övergår till att använda bränslen med en svavelhalt på högst 0,1 %. Det har antagits att fartyg som använder anläggningar med slutet kretslopp avlämnar det slam skrubben avskilt och det renade skrubbvattnet till en mottagningsanordning i hamn. Fartyg som använder anläggningar med

slutet kretslopp kan övergå till att använda bränsle med låg svavelhalt, men det har bedömts bli dyrare än att fortsätta använda anläggningen.

Förbudet mot utsläpp av skrubbvatten och rester från svavelskrubbar bedöms sammanlagt medföra en löpande merkostnad på ca 3,3–9 miljoner euro för de sjötransporter som betjänar Finland. Kostnadseffekterna antas minska när flottan förnyas. Det stora bedömningsintervallet beror i huvudsak på att världsmarknadspriserna för viktiga kostnadskomponenter, såsom bränsle och lut, varierar.

En betydande del av kostnaderna (uppskattningsvis ca 2,3–5,2 miljoner euro) orsakas av att fartyg som är utrustade med svavelskrubbar med öppet kretslopp när de anländer till Finlands territorialvatten byter från bränsle med högre svavelhalt (1,0 %) till bränsle som innehåller högst 0,1 % svavel. Resten av kostnaderna orsakas av anskaffning av den råvara anläggningar med slutet kretslopp behöver och av behandlingen av slam från de anläggningarna i land. Konsumtionen av lut och vatten under den tid slutet kretslopp används samt behandlingen av slam i hamn bedöms medföra kostnader på 240 000–750 000 euro.

Förbudet mot utsläpp av spillvatten medför kostnader för fartyg som inte har tillräcklig tankkapacitet för att förvara spillvattnet så länge de trafikerar på finskt territorialvatten. Konsekvenserna gäller i synnerhet de ro-ro-passagerarfartyg som en betydande del av tiden trafikerar på finskt territorialvatten, för vilka behovet av avlämning i hamn och fortsatt behandling av spillvatten till följd av ett sådant utsläppsförbud uppskattas medföra en ökning av de årliga fartygskostnaderna med ca 0,8–3 miljoner euro.

Sammanlagt orsakas drygt 160 fartyg kostnader. Bestämmelserna medför en genomsnittlig ökning på ca 0,1–0,2 % av de årliga fartygskostnaderna, som bl.a. består av kostnader för kapital, bränsle, underhåll, bemanning och försäkringar samt allmänna kostnader. Den genomsnittliga årliga merkostnaden per fartyg blir därmed ca 15 000–36 000 euro. Dock finns det skäl att beakta att konsekvensernas storlek varierar avsevärt mellan och inom fartygskategorierna. För vissa ro-ro-fraktfartyg blir konsekvenserna relativt sett större, och kan beroende på fartyg som mest utgöra en ökning av de årliga fartygskostnaderna med 1–4 %. I relation till antalet hamnanlöp utjämnas skillnaderna mellan fartygskategorier. Merkostnaden per hamnanlöp blir i medeltal 500–1 200 euro. Kostnaderna till följd av förbudet mot utsläpp av spillvatten gäller huvudsakligen två fartyg.

Dessutom kan fartyg som använder hybridskrubbar orsakas en tilläggskostnad av engångsnatur bl.a. för dockning, om man till följd av utsläppsförbudet vill konvertera deras skrubbar från öppet till slutet kretslopp. Den kostnadseffekten har inte beaktats i konsekvensbedömningen.

Användningen av svavelskrubbar har visat sig ge fartyg en betydande konkurrensfördel. I en svensk-finländsk undersökning konstaterades det att 95 % av de fartyg som har svavelskrubbar med öppet kretslopp uppnår lönsamhetsgränsen inom fem år från installationen. På Östersjön har rederierna sparat 1,7 miljarder euro i bränslekostnader genom att installera svavelskrubbar, när de inte har övergått till bränsle med ultralåg svavelhalt.³⁵

Konsekvenser för miljön

³⁵ Anna Lunde Hermansson et al., Ship pollution promotion – the strong economic incentives of scrubbers (2023).

Svavelskrubbteknologin handlar om att en viss andel av svaveloxiderna i avgaser från fartyg som använder bränsle med hög svavelhalt "skrubbas" med en vattendusch för att svaveloxidutsläppen till luften från fartyget ska sjunka till en nivå som motsvarar svavelhalten i avgaser från fartyg som använder bränsle med låg svavelhalt. Vid behandlingen av avgaserna blandas utöver svavelföreningar också bl.a. kväve och andra näringsämnen, tungmetaller och polycykliska aromatiska kolväten (PAH-föreningar) i skrubbvattnet. När de ämnena kommer ut i vatten orsakar de försurning och övergödning av havet samt miljöförstöring av skadliga ämnen. Tungmetaller och PAH-föreningar som uppkommer i förbränningsprocessen är också skadliga för organismer. Eftersom skrubbvattnet kan innehålla upp till 50 skadliga ämnen kan ämnenas sammanlagda effekter vara avsevärda. Dessutom finns det skäl att beakta att klimatförändringar påverkar havet i samma riktning som försurning till följd av tvättvatten.

Inom IMO har bedömningen av utsläppseffekter av svavelskrubbar tidigare främst koncentrerats på slam som avskilts i slutna kretslopp. I färska undersökningar har det dock visats att också skrubbvatten från anläggningar med öppet kretslopp är skadligt för den marina miljön. Exempelvis i det omfattande forskningsprojektet EMERGE³⁶ som leddes av Meteorologiska institutet bedömdes konsekvenserna av skrubbvatten i Öresund. Undersökningen visade att de halter i skrubbvatten från skrubbar med öppet kretslopp som förutsågs i modeller överskred det acceptabla gränsvärdet nästan på hela Öresunds område. På de värsta områdena överskreds värdena 10 000-falt.

Inga motsvarande undersökningar av skrubbvattnets miljökonsekvenser har gjorts på Finlands territorialvatten, men det kan antas att de skadliga konsekvenserna av surt skrubbvatten är större i bräckt vatten med lägre salthalt. Dessutom finns det skäl att notera att Finlands havsområden inte har uppnått en god miljöstatus enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (ramdirektivet om en marin strategi). Finlands kustvatten³⁷ har inte heller uppnått en god ekologisk status enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område (ramdirektivet för vatten). Enligt lagstiftningen borde en god ekologisk status ha uppnåtts redan 2015. I Finland har dock endast 17 % av kustvattnens sammanlagda areal en god ekologisk status. Av kustvattnens areal har 73 % en måttlig ekologisk status. Hos 10 % av arealen är statusen hjälplig. I fråga om det kemiska tillståndet anses Finlands kustvatten ha en dålig status.

Transport- och kommunikationsverket bedömer att utsläppsbelastningen på Finlands territorialvatten tack vare det föreslagna utsläppsförbudet minskar med ca 9 miljoner kubikmeter för skrubbvattnets del, vilket utgör ca 3 % av den sammanlagda mängden skrubbvatten från svavelskrubbar som dumpades i Östersjön 2022. Kalkylen baseras på 2022 års trafik, dock med beaktande av de fartyg som inlett trafik på rutten Nådendal-Långnäs-Kapellskär till och med ingången av 2024. Utsläppsförbudet innebär att utsläppsbelastningen

³⁶ Se den sammanfattande rapporten från projektet: Jalkanen et al., Environmental impacts of exhaust gas cleaning systems in the Baltic Sea, North Sea, and the Mediterranean Sea (2024).

³⁷ Kustvattnen hör till tillämpningsområdet för såväl ramdirektivet om en marin strategi som ramdirektivet för vatten. Nationellt har direktiven genomförts genom lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen (1299/2004) och de förordningar av statsrådet som utfärdats med stöd av den. Vattenvården omfattar kustvattenformationer, som sträcker sig en nautisk mil utanför kustens baslinje. Finlands havsförvaltningsområde sträcker sig till den ekonomiska zonens yttre gräns. Havsförvaltningsområdet delas in i kustvatten och öppna havsområden. Kustvattnen finns inom fem vattenvårdsområden.

på vattnet minskar med 0,03 ton för PAH-föreningar (EPA 16), med 6,5 ton för tungmetaller och med 35,8 ton för näringsämnen.

Förbudet mot utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar får indirekta konsekvenser också för fartygens luftutsläpp. Konsekvenserna beror på vilket bränsle de fartyg som har svavelskrubbar övergår till för att uppfylla utsläppsbegränsningarna för svavel. Transport- och kommunikationsverket har bedömt konsekvenserna för fartygens luftutsläpp av det föreslagna förbudet mot utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar. I bedömningen har det antagits att endast fartyg med anläggningar med öppet kretslopp övergår till bränsle med låg svavelhalt. Enligt bedömningen minskar svartkolutsläppen från de fartyg som kommer att omfattas av bestämmelserna antingen med ca 12,5 % (ca 0,5 ton per år) om de övergår till marin gasolja eller marindiesel, eller ökar med ca 25 % (ca 1 ton per år) om de övergår till brännolja med ultralåg svavelhalt. Utsläppen av småpartiklar (PM 2,5) bedöms minska med ca 29 % (37 ton per år). Valet av bränsle mellan brännolja med ultralåg svavelhalt och marin gasolja eller marindiesel får inga konsekvenser för utsläppen av småpartiklar. Förbudet mot utsläpp av skrubbvatten leder till att fartygens koldioxidutsläpp ökar med ca en procent (1,1 eller 0,9 % respektive 820 eller 660 ton per år), beroende på om fartygen övergår till marin gasolja, marindiesel eller brännolja med ultralåg svavelhalt. Utsläppsförbudet får inga konsekvenser för fartygens utsläpp av svaveloxider till luften, eftersom ett villkor för att tillåta användning av svavelskrubbar enligt de nuvarande MARPOL-bestämmelserna är att fartygets utsläpp av svaveloxider till luften är åtminstone lika låga när svavelskrubb används som när bränsle med ultralåg svavelhalt (0,1 %) används.

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön MEPC antog 2022 anvisningar för risk- och konsekvensbedömning för spillvatten från avgasreningsanläggningar,³⁸ som det rekommenderas att medlemsstaterna iaktta när de överväger lokala eller regionala utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar för skrubbvatten från svavelskrubbar. Enligt anvisningen ska utsläppsförbud övervägas om något av de villkor som anges i anvisningen uppfylls. Villkoren är att områdets eftersträvade ekologiska status inte har uppnåtts, att utsläpp av skrubbvatten medför en ökad risk för att den ekologiska statusen försvagas, att dumpningen av vatten från svavelskrubbar strider mot konventioner och bestämmelser till skydd för den marina miljön eller att skrubbvattnet höjer kostnaderna för behandling av muddringsmassor i hamnarna. I samband med denna proposition har dock ingen grundlig konsekvensbedömning enligt anvisningen gjorts, i vilken konsekvenserna av skrubbvatten från svavelskrubbar uttryckligen för Finlands territorialvatten granskas, eftersom det i ljuset av befintliga forskningsrön och uppgifter som Finlands territorialvattens status är klart att de två första villkoren uppfylls.

Slutligen bör det noteras att möjligheten att använda svavelskrubb i framtiden påverkar beredskapen att utvinna kol ur fartygets avgaser. För att anläggningar för utvinning av kol ska fungera krävs lägre temperaturer än avgaserna vanligen har när de kommer ur fartygens skorstenar utan svavelskrubb. Det vatten som används i svavelskrubbarna sänker avgasernas temperatur så att det är lättare att utvinna kol. Hittills har utvinning av kol endast testats på enskilda fartyg, och tills vidare är det svårt att bedöma möjligheterna att införa det i stor skala.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och för de statliga finanserna

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska övervaka iakttagandet av förbudet mot utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar. I praktiken genomförs tillsynen vid

³⁸ Cirkulär MEPC.1-Circ.899.

hamnstatskontroller och flaggstatskontroller, och uppgiften får inga betydande konsekvenser för myndigheternas uppgifter. Dessutom deltar Gränsbevakningsväsendet och polisen i tillsynen över utsläppsförbudet när de annars opererar till havs och utifrån eventuella anmälningar som de får av andra aktörer till havs.

Avsikten är att myndigheterna ska täcka sitt resursbehov med befintliga resurser, och därför får förslagen inga konsekvenser för de statliga finanserna.

4.2.1.2 Precisering av utsläpps begränsningen för behandlat toalettavfall

Ekonomiska konsekvenser

Förbudet mot utsläpp av toalettavfall som gäller Finlands territorialvatten innebär att fartygen inte längre får släppa ut behandlat toalettavfall på Finlands territorialvatten. Därför ska de förvara toalettavfallet (behandlat och obehandlat) ombord så länge de trafikerar på Finlands territorialvatten. I Finlands lagstiftning ingår toalettavfall i det så kallade systemet med ingen specialavgift, och därför medför avlämnandet i hamn ingen direkt extra kostnad. Hamnarna kan bli pressade att höja de anlöpsavgifter som tas ut av fartygen, om betydligt mer toalettavfall än i nuläget avlämnas till hamnens mottagningsanordningar och hamnens kostnader för behandling av avfall stiger. På andra ställen vid Östersjön är praxis varierande, och t.ex. i Tyskland tas en avgift ut. Eftersom det i Finland är avgiftsfritt att avlämna toalettavfall i hamn och det inte finns några begränsningar för dumpning av behandlat toalettavfall utanför Finlands territorialvattengräns, bedöms de bestämmelser som nu föreslås inte få några betydande ekonomiska konsekvenser för fartygen eller för de företag som äger eller administrerar dem. Det finns en teoretisk möjlighet att ett fartyg har en anläggning för behandling av toalettavfall men inte tillräcklig tankkapacitet för förvaring av obehandlat eller behandlat toalettavfall ombord så länge det trafikerar på Finlands territorialvatten. Administrationen känner dock inte till att några sådana fartyg skulle trafikera på Östersjön, och inte heller därför bedöms de föreslagna bestämmelserna få några ekonomiska konsekvenser för fartygen.

Konsekvenser för miljön

Inga exakta uppgifter är tillgängliga om mängden toalettavfall som släpps ut i vatten från fartyg som trafikerar på Finlands territorialvatten eller om de ämnen utsläppen innehåller. Av de fraktfartyg som intervjuades i en enkät som Stiftelsen för ett levande Östersjön sr (nedan Baltic Sea Action Group) utförde 2020 dumpade 66 % gråvatten, matavfall eller behandlat toalettavfall när de var på väg till hamnar i Finland. Endast 4 % av de fraktfartyg som svarade avlämnade behandlat svartvatten i hamn. Därför kan det antas att åtminstone en del behandlat toalettavfall har dumpats på det område som hör till Finlands territorialvatten.³⁹ Å andra sidan hade 20 % av de fartyg som besvarade enkäten ingen anläggning alls för behandling av toalettavfall, och de torde därför dumpa obehandlat toalettavfall minst 12 nautiska mil från stranden på det sätt som MARPOL-konventionen tillåter.

Oberoende av utsläppsmängder får den föreslagna begränsningen av utsläpp av toalettavfall positiva miljökonsekvenser, eftersom den leder till en minskning av utsläppen i Östersjön av kväve och fosfor som leder till övergödning av havet. Eftersom Östersjön är ett särskilt sårbart

³⁹ Enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen är utsläpp av behandlat toalettavfall tillåtet på Östersjön minst 3 nautiska mil från närmaste strand.

havsområde och övergödning av Östersjön är ett särskilt problem, är utgångspunkten att minskade utsläpp av ämnen som leder till övergödning får positiva miljökonsekvenser.

I en utredning från 2019 bedömdes fartygen i sitt toalettavfall släppa ut 573 ton kväve och 119 ton fosfor i hela Östersjön. Det motsvarar 0,04 % av Östersjöns kvävebelastning och 0,3 % av fosforbelastningen. Andelarna är små, men en betydande del av toalettavfallet dumpas på sommaren och huvuddelen av de näringsämnen det innehåller är i en form som alger direkt kan använda.⁴⁰

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och för de statliga finanserna

I enlighet med de gällande bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås Gränsbevakningsväsendet vara ledande tillsynsmyndighet för den tillsyn över begränsningen av utsläpp av behandlat toalettavfall till havs som nu föreslås. I egenskap av ledande tillsynsmyndighet övervakar Gränsbevakningsväsendet den gällande utsläpps begränsningen och det gällande utsläppsförbudet för obehandlat toalettavfall inom territorialvattnet, samt i fråga om tillsynen över kryssningsfartygs utsläpp av toalettavfall också i den ekonomiska zonen. Fraktfartygs utsläpp av toalettavfall är inte begränsade utanför gränsen på 12 nautiska mil. Gränsbevakningsväsendet övervakar den föreslagna utsläpps begränsningen när de annars opererar till havs och utifrån eventuella anmälningar som de får av andra aktörer till havs. Utvidgningen av utsläpps förbudet för toalettavfall samt Gränsbevakningsväsendets deltagande roll vid tillsynen över utsläpp från svavelskrubbar och utsläpp av gråvatten bedöms medföra en ökning av Gränsbevakningsväsendets uppgifter med sammanlagt ca 1–2 årsverken.

Avsikten är att Gränsbevakningsväsendet ska täcka sitt resursbehov med befintliga resurser, och därför får förslagen inga konsekvenser för de statliga finanserna.

4.2.1.3 Förbud mot utsläpp av gråvatten

Ekonomiska konsekvenser

Det föreslagna förbudet mot utsläpp av gråvatten innebär att gråvattnet ska förvaras ombord så länge fartyget seglar på Finlands territorialvatten, och att gråvattnet antingen ska avlämnas i hamn eller dumpas utanför Finlands territorialvattengräns. Förbudet mot utsläpp av gråvatten kan därmed medföra ett behov att installera tillräcklig tankkapacitet och rörsystem för ändamålsenlig behandling av vattnet ombord. Behovet bestäms i praktiken av tre fartygsspecifika faktorer. För det första bör det utredas om gråvatten uppkommer ombord, det vill säga om fartyget använder system som producerar gråvatten. Om inget gråvatten uppkommer ombord, behövs inga nya installationer.

Vidare påverkas tankkapaciteten och kostnaderna för montering av rör av fartygets trafikområde och hur lång tid fartyget tillbringar inom utsläpps förbudsområden. Den tid som tillbringas inom utsläpps förbudsområden bestämmer vilken tankkapacitet som behövs för förvaring av gråvatten. Konsekvenserna berör i första hand fartyg i inrikes fart på havsområdena. För fartyg i internationell fart är installationsbehoven åtminstone i fråga om tankkapacitet i regel små, eftersom merparten av fartygen har möjlighet att dumpa gråvatten utanför territorialvattengränsen. Merparten av fartygen i kustfart har också motsvarande möjlighet. Däremot är situationen en annan för de fartyg som uteslutande trafikerar innanför

⁴⁰ Finlands miljöministerium, 2021, Åtgärdsprogram för Finlands havsförvaltningsplan 2022–2027, 94.

territorialvattengränsen. Till dem hör t.ex. fartyg som trafikerar mellan det finländska fastlandet och Åland.

Kostnaderna påverkas också av kapaciteten att behandla gråvatten i förhållande till de verksamhetsmodeller utsläppsförbudet förutsätter. Utsläppsförbudet förutsätter att gråvattnet ska förvaras ombord så länge fartyget seglar på Finlands territorialvatten, och att gråvattnet antingen ska avlämnas i hamn eller dumpas utanför Finlands territorialvattengräns. Vattnet får ledas till fartygets tankar för gråvatten, toalettavfall eller barlastvatten. Extra rör kan behöva installeras för avlämning i hamn av gråvatten som förvaras i barlasttankar. Gråvatten som förvaras i barlasttankar dumpas i regel utanför territorialvattengränsen.

Installationen av den tankkapacitet och de rör som behövs kan förutsätta ändringar i fartygets konstruktion. Det kan också hända att fartyget inte har rum för installation av extra tankar. Ändringarnas omfattning beror på fartyget och kan till och med kräva fartygsteknisk planering och omklassificering av fartyget. Den uppskattade totala kostnaden för tankar och rör, inklusive anskaffning och installation, varierar beroende på fartygsslag och storlek. För nöjesfartyg är kostnaderna ca 500–20 000 euro per fartyg.

För större fartyg kan kostanden beroende på storlek vara upp till 100 000 euro per fartyg, om ändringsarbetena kräver fartygsteknisk planering och omklassificering. De indirekta kostnaderna kan troligen inte beräknas direkt, eftersom en extra tank kan påverka lastfartygs produktivitetspotential genom att lastkapaciteten minskar.

Bedömningen är att något slags behov av nya installationer högst kan beröra ca 3 000 fartyg eller båtar. Behovet av nya installationer kan som mest beröra ca 1 000 fritidsbåtar, ca 30 nöjesfartyg, dvs. fartyg med en längd över 24 meter, ca 250 fartyg i fartygsregistret med undantag för fartyg i internationell fart, samt ca 1 500 fartyg i internationell fart som årligen anlöper finska hamnar.

Avlämning av gråvatten till mottagningsanordning i hamn ingår inte i det så kallade systemet med ingen specialavgift, enligt vilket ingen särskild avgift får tas ut för avlämning av fartygsavfall i hamn. I praktiken brukar dock många finska hamnar ta emot gråvatten tillsammans med toalettavfall, eftersom det är ändamålsenligt t.ex. för att hålla tömningsrören rena. Dessutom kan gråvatten blandas i toalettavfallet ombord, och då ska blandningen i sin helhet betraktas som toalettavfall och för avlämning av det i finska hamnar behöver ingen särskild avgift betalas. Många passagerarfartyg har t.ex. inga särskilda tankar för gråvatten, utan det blandas alltid med toalettavfallet.

Eventuella indirekta merkostnader uppkommer i fråga om förbudet mot utsläpp av gråvatten till följd av att fartygsavfallsavgifterna påverkas av den ökande mängden gråvatten som ska behandlas. Förbudet mot utsläpp av gråvatten leder oundvikligen till att mängden gråvatten som avlämnas i hamn för behandling ökar i någon mån.

Det är utmanande att uppskatta mängden gråvatten som avlämnas i hamnarna till följd av utsläppsförbudet. Våldigt lite statistik är tillgänglig i ämnet, men det är känt att ro-ro-passagerarfartyg på vissa rutter redan i nuläget avlämnar sitt gråvatten i hamn. Dessutom kommer en del av fartygen oundvikligen fortfarande att dumpa sitt gråvatten utanför territorialvattengränsen eller att avlämna dem till mottagningsanordningar i hamn tillsammans med toalettavfallet.

Det är ont om offentligt tillgängliga, exakta uppgifter om priser för behandling av gråvatten i hamnarna. Därför är det omöjligt att uppskatta trycket på prishöjningar till följd av ökande

vattenvolymer eftersom fartygsavfallsavgifterna baseras på fartygets storlek och inte på volymen gråvatten som avlämnas, vilket innebär att inga detaljer om prestationsbaserade kostnader framgår av prislister. Exempelvis i Helsingfors hamn sker ingen särskild debitering för tömning till avloppsnätet av avfallsvatten som anses utgöra gråvatten. Om det avloppsvatten ett fartyg pumpar ut klassificeras som något annat än gråvatten eller toalettavfall, bestäms den avfallsavgift som ska tas ut särskilt.

En grov uppskattning av det nya gråvatten som handelssjöfarten och fritidsbåttrafiken producerar inom utsläppsförbudsområdet och avlämnar i hamnarna torde vara ca 0,07 miljoner kubikmeter, vilket baseras på antagandet att ro-ro-passagerartrafiken redan i nuläget i mycket stor utsträckning avlämnar sitt gråvatten för behandling i hamnarna, liksom också en tredjedel av den övriga trafiken.⁴¹ Detta innebär i storleksordningen in dryg procent (0,07/5,4) av den totala gråvattenvolymen på Östersjön.

Det är möjligt att den ökade avlämningen av gråvatten i hamnarna kräver att hamnarnas mottagningsanläggningar för avloppsvatten förstoras och att underhållet effektiveras. Konsekvenserna kan vara avsevärda i synnerhet för mindre hamnar som betjänar inrikes fart, i synnerhet inlandshamnar. Det kräver nya investeringar i befintlig infrastruktur för sådana hamnar som i nuläget inte har kapacitet att svara mot det ökande behovet. Skärgårdshamnar har dessutom sällan kommunalteknik. Ju mindre fartyg förbudet omfattar, desto större blir hamnarnas behov av handledning och kontroll.

Konsekvenser för miljön

Inga exakta uppgifter är tillgängliga om mängden gråvatten som släpps ut i vatten från fartyg som trafikerar på Finlands territorialvatten. På fartygen uppkommer ca 130 gråvatten per person och dygn (på kryssningsfartyg 250 liter per person och dygn), men praxis varierar betydligt i fråga om hur gråvattnet behandlas ombord och hur och var det dumpas. Som tidigare konstaterats i fråga om toalettavfall, dumpade 66 % av fraktfartygen enligt en enkät från 2020 gråvatten, matavfall eller behandlat toalettavfall när de var på väg till hamnar i Finland.

Halterna av olika ämnen i gråvatten har undersökts bl.a. inom ramen för projektet *Ansvarsfull behandling av gråvatten och matavfall*, som Baltic Sea Action Group genomfört.⁴² Halterna av olika ämnen och vattnets pH-värde varierade betydligt, men i utredningen konstaterades det bl.a. att bakteriehalterna i de gråvattenprover som togs ombord var mycket höga. Inom ramen för utredningen bedömdes också allt avfallsvattens (gråvatten och toalettavfall) inverkan på den marina miljön, om fartyget dumpar allt sitt avfallsvatten inom Finlands territorialvattengräns. Utifrån utredningens resultat är det dock omöjligt att dra slutsatser om konsekvenserna av de utsläppsförbud som nu föreslås, eftersom det som ovan beskrivits inte är känt i vilken mån fartygen i nuläget dumpar gråvatten på Finlands territorialvatten.

Från passagerarfartyg som trafikerar regelbundet mellan Finland och Sverige eller mellan Finland och Estland dumpas inget gråvatten på Finlands territorialvatten, och därför får det föreslagna förbudet mot utsläpp av gråvatten inga konsekvenser för den förorening av den marina miljön de fartygen orsakar.

⁴¹ Baltic Sea Action Group, BSAG Harmaiden vesien ja ruokajätteen vastuullinen käsittely Itämerellä (2022).

⁴² Jennifer Holmberg/Kymijoen vesi ja ympäristö ry, Selvitys rahti- ja matkustaja-alusten harmaavesinäytteistä ja arvio jätevesien vaikutuksista meriympäristöön (2021).

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och för de statliga finanserna

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska övervaka förbudet mot utsläpp av gråvatten. I praktiken genomförs tillsynen vid hamnstatskontroller och flaggstatskontroller, och uppgiften får inga betydande konsekvenser för myndigheternas uppgifter. Dessutom deltar Gränsbevakningsväsendet i tillsynen över utsläppsförbudet när de annars opererar till havs och utifrån eventuella anmälningar som de får av andra aktörer till havs.

Avsikten är att myndigheterna ska täcka sitt resursbehov med befintliga resurser, och därför får förslagen inga konsekvenser för de statliga finanserna.

4.2.2 Komplettering av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Ekonomiska konsekvenser

De nationella bestämmelser som kompletterar förordningen medför inga kostnader för fartygen eller företagen. De ekonomiska konsekvenserna av de direkt tillämpliga bestämmelserna i förordningen uppskattas bl.a. i statsrådets skrivelse till riksdagen om konsekvenserna av de förslag i 55 %-paketet som berör sjötransporter (E 2/2022 rd).

Det nationella införandet av ett undantag för öar som avgränsar förordningens tillämpningsområde innebär att de fartyg på rutten mellan det finländska fastlandet och Åland som omfattas av befrielsen kan låta bli att använda sådana alternativa bränslen som sänker fartygets växthusgasintensitet på det sätt som förutsätts i förordningen och operera utan att ansluta till landströmsförsörjning när de ligger i åländska hamnar. De fartygens rederier kan därför undvika kostnader som förordningen medför.

Växthusgasutsläppen från fartyg som omfattas av undantaget för öar och som trafikerar som passagerar-bilfärjor mellan Sverige och Finland bedöms under perioden 2025–2029 i medeltal vara 1 % högre än de annars hade varit enligt förordningen. Den absoluta mängden extra utsläpp är årligen ca 4 000 och under hela perioden ca 22 000 ton koldioxidekvivalenter. När prisskillnaden mellan fossila och alternativa bränslen är 700–900 euro per ton, medför detta inbesparade kostnader för rederierna på sammanlagt 1,3–1,8 miljoner euro per år. Under giltighetstiden sammanlagt innebär det en sammanlagd fördel på ca 6–9 miljoner euro. Beroende på fartyg varierar den årliga kostnadsinbesparingen mellan 80 000 och 300 000 euro. Sammanlagt blir inbesparingen per fartyg under undantagsperioden i medeltal ca 0,5–1,5 miljoner euro. Kostnadsnyttans ojämna fördelning mellan färjerederierna kan inverka på konkurrenssituationen i passagerar-bilfärjetrafiken mellan Sverige och Finland. Trafiken mellan Vasa och Umeå, som blir utanför undantaget för öar, lider relativt sett mest av situationen.

Enligt den föreslagna nya 11 § i 7 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten ska hamninnehavaren bekräfta för fartyget huruvida anslutning till landströmsförsörjning finns tillgänglig och fastställa om fartyget uppfyller skyldigheten att använda landströmsförsörjning samt svara för utbyte av information och rapportering i anslutning till detta. Hamninnehavarnas föreslagna uppgifter medför nya uppgifter och tilläggsarbete för hamnarna jämfört med nuläget. Den slutliga inverkan kommer att bero på hur skyldigheterna preciseras i den subsidiära lagstiftning som bereds på EU-nivå och hurudana automatiserade system som kan tas i bruk för att assistera med uppgifterna. Finland strävar efter att påverka unionens lagstiftning angående informationsutbyte så att insamlingen och rapporteringen av nödvändiga uppgifter

automatiseras i så stor utsträckning som möjligt och så att hamninnehavarens administrativa börda blir så liten som möjligt. Hamninnehavaren innebär i praktiken ofta ett hamnbolag.

Om dessa uppgifter påförs någon myndighet i stället för hamnen, får det uppskattningsvis samma konsekvenser för myndigheten som för hamnen under förutsättning att myndigheten har tillgång till samma information och system som hamnen. Dessutom ska myndigheten begära uppgifter av hamnen ifall myndigheten inte har tillgång till samma uppgifter som hamnen, vilket innebär att hamnen ändå ska samla in och lämna uppgifterna.

Konsekvenser för miljön

De nationella bestämmelser som föreslås för att komplettera förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport får inga direkta klimat- eller miljökonsekvenser, eftersom skärpningen i fråga om fartygs växthusgasintensitet och de skyldigheter enligt förordningen som gäller användning av landströmsförsörjning är direkt tillämpliga. De kompletterande nationella bestämmelserna, såsom påföljder och övrig verkställighet, främjar dock genomförandet av förordningens målsättningar.

Undantaget för öar kan försvaga förordningens minskande effekt på utsläpp från sjötransporter. Undantaget för öar berör passagerar-bilfärjor, för vilka utsläppen per transportarbete är höga jämfört med de flesta andra fartygstyper. Risken för att rederierna förlänger sina rutter för att på grund av undantaget för öar göra avstickare till Åland i syfte att undvika skyldigheterna är rätt liten. De flesta fartyg som uppfyller kriterierna för undantaget för öar gör redan nu hamnanlöp på Åland för passagerarnas och fraktens skull, samt för att möjliggöra tax free-försäljning.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och för de statliga finanserna

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket utses till behörig myndighet enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, vilket också innebär att Transport- och kommunikationsverket ska sköta de uppgifter som i förordningen anvisas den behöriga myndigheten. Dessutom föreslås Transport- och kommunikationsverket få behörighet att påföra företagen påföljdsavgifter enligt förordningen. Dessa uppgifter beskrivs närmare i avsnitt 8.7 i samband med specialmotiveringen till ändringarna i 7 b kap. 2 § och 12 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten samt i Transport- och kommunikationsverkets finskspråkiga promemoria.⁴³ De uppgifter som anvisas myndigheten kommer i praktiken att tillämpas tidigast 2026. Ändringarna bedöms innebära en utökning av ämbetsverkets uppgifter med ca ett årsverke.

Samtidigt utses Ackrediteringstjänsten FINAS till nationellt ackrediteringsorgan enligt förordningen, och åtar sig de uppgifter som enligt förordningen ankommer på det nationella ackrediteringsorganet. I nuläget är bedömningen att uppgifterna inte får några konsekvenser för ackrediteringstjänsten FINAS, eftersom det i Finland inte finns några klassificeringssällskap som antas tillhandahålla kontrollörstjänster enligt förordningen.

Verkställigheten av påföljdsavgifterna bedöms medföra ett litet behov av tilläggsresurser för Rättsregistercentralen. Det uppskattas att högst några tiotal påföljdsavgifter kommer att påföras

⁴³ Författningsändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten till följd av FuelEU Maritime-förordningen: konsekvenser (på finska) (2024). Publicerat på projektsidan för beredning av regeringens proposition på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM056:00/2023> (hämtat 20.5.2024).

per år, och under de första årens krav påförs sannolikt färre påföljdsavgifter än så. Antalet är dock förknippat med betydande osäkerhet när det gäller antalet fartyg som kommer att administreras av de finska myndigheterna, dessa fartygs beredskap att uppfylla kraven i förordningen och när det gäller i vilken mån rederierna ämnar eller kan använda de flexibilitetsmekanismer som förordningen tillåter.

Avsikten är att Transport- och kommunikationsverket, Ackrediteringstjänsten FINAS och Rättsregistercentralen ska täcka sitt resursbehov med sina befintliga resurser, och därför får förslagen inga konsekvenser för de statliga finanserna.

Eftersom uppskattningarna om påföljdsavgifterna är just uppskattningar och påföljdsavgifter kan uppstå inom flera olika förvaltningsområden varje år, kan samverkan av detta framgå i Rättsregistercentralens totala arbetsmängd med en viss fördröjning och det eventuella behovet av ytterligare resurser preciseras först senare. Vid verkställigheten av påföljdsavgifter för olika förvaltningsområden är det fråga om en permanent uppgift och Rättsregistercentralens eventuella behov av tilläggsanslag behandlas i förfarandet för planerna för de offentliga finanserna och bedömningen av statsfinanserna.

4.2.3 Komplettering av infrastrukturförordningen

Ekonomiska konsekvenser

På begäran av kommunikationsministeriet har Transport- och kommunikationsverket för beredningen av regeringens proposition bedömt konsekvenserna av de skyldigheter enligt infrastrukturförordningen som gäller landströmsförsörjning för sjötransport. Promemorian har publicerats på statsrådets projektsida för beredningen av regeringens proposition.⁴⁴

Skyldigheten för hamninnehavaren enligt den föreslagna 7 a kap. 10 § i miljöskyddslagen för sjöfarten att i enlighet med artikel 9 och 10 i infrastrukturförordningen bekräfta huruvida landströmsförsörjning finns tillgänglig i hamnen medför ekonomiska kostnader för de hamninnehavare på det finländska fastlandet som hör till tillämpningsområdet för de aktuella artiklarna i infrastrukturförordningen.

Skyldigheten att tillhandahålla landströmsförsörjning enligt artikel 9 i infrastrukturförordningen gäller sammanlagt fyra kusthamnar i TEN-T-nätet, nämligen Helsingfors, Fredrikshamn-Kotka, Raumo och Nådendal. Eftersom skyldigheten att tillhandahålla landströmsförsörjning enligt artikel 9.1 berör de hamnar där det genomsnittliga årliga antalet hamnanlöp per fartygstyp överskrider de gränser som anges i förordningen tillämpas skyldigheterna i praktiken olika på de hamnar som nämns ovan. I tabell 3 beskrivs närmare hur skyldigheterna enligt den indelning enligt fartygstyp som anges i artikel 9 i infrastrukturförordningen berör de hamnar som nämns ovan utifrån nuvarande genomsnittliga antal hamnanlöp per fartygstyp. I enlighet med förordningen beaktas i redogörelsen enbart fartyg med en bruttodräktighet över 5 000.

Enligt redogörelsen ska hamnarna i Helsingfors, Fredrikshamn-Kotka och Raumo vid utgången av 2029 tillhandahålla landströmsförsörjning enligt artikel 9 i infrastrukturförordningen för containerfartyg, Helsingfors och Nådendals hamn för ro-ro-passagerarfartyg samt Helsingfors

⁴⁴ Bedömning av konsekvenserna av nationella bestämmelser som kompletterar infrastrukturförordningen; sjötransport (på finska) (2024) Publicerat på projektsidan för beredning av regeringens proposition på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM056:00/2023> (hämtat 20.5.2024).

hamn för andra passagerarfartyg än ro-ro-passagerarfartyg. Andra passagerarfartyg än ro-ro-passagerarfartyg är i praktiken kryssningsfartyg. Det finns skäl att notera att deras trafikvolymen under senare år har varierat betydligt, bl.a. till följd av covid-19-pandemin och sanktionerna mot Ryssland.

I nuläget tillhandahåller hamnarna i Helsingfors och Nådendal landströmsförsörjning för ro-ro-passagerarfartyg enligt artikel 9 i infrastrukturförordningen. I Helsingfors hamn behövs därför nya investeringar i landströmsförsörjning för övriga passagerarfartyg och containerfartyg. I hamnarna i Fredrikshamn-Kotka och Raumo behövs nya investeringar i landströmsförsörjning för containerfartyg.

Leverans av el till kajplatserna kräver att hamninnehavaren investerar i en anslutningspunkt till distributionsnätet, i infrastruktur, anordningar för landströmsförsörjning, byggande av anslutningspunkter för kajplatser i hamnen, eventuella drifttrum för anordningar för landströmsförsörjning på enskilda kajer, underhåll av systemet och avgifter till elbolaget. De nödvändiga investeringarna bedöms vara i storleksordningen ca 20–40 miljoner euro sammanlagt för hamnarna i Helsingfors, Fredrikshamn-Kotka och Raumo. Kostnaderna per hamn beskrivs närmare nedan.

| Hamn | Containerfartyg | Ro-ro-passagerarfartyg | Övriga passagerarfartyg | Totalt |
|--------------------|-----------------|------------------------|-------------------------|--------|
| Helsingfors | 3–5 | 0 | 16–24 | 19–29 |
| Fredrikshamn-Kotka | 3–5 | – | – | 3–5 |
| Raumo | 2–3 | – | – | 2–3 |
| Nådendal | – | 0 | – | 0 |

Tabell 2. Bedömning av framtida kostnader för investeringar i landströmsförsörjning enligt artikel 9 i infrastrukturförordningen i finska kusthamnar (miljoner euro).

Enligt TEN-T-förordningen är hamnarna i Joensuu och Villmanstrand inlandshamnar som ingår i TEN-T-nätet, och som enligt artikel 10 i infrastrukturförordningen före utgången av 2029 ska ta i bruk minst en anläggning som tillhandahåller landströmsförsörjning för inlandsfartyg. Hamnarna i såväl Joensuu som Villmanstrand kan i nuläget tillhandahålla el i liten skala för enskilda fartyg som anlöper hamnarna. Bägge hamnarna planerar att före utgången av 2029 ta i bruk minst en anordning som uppfyller kraven i infrastrukturförordningen och som tillhandahåller landströmsförsörjning. De sammanlagda investeringskostnaderna per inlandshamn uppskattas preliminärt till 100 000–150 000 euro.

Kraven på växthusgasintensitet för fartyg enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport bedöms leda till ökad efterfrågan på landströmsförsörjning i hamnarna. En del hamnar bedömer att investeringskostnaderna för landströmsförsörjning betalar tillbaka sig själv under driftstiden, men bedömningarna skiljer sig åt mellan hamnar och fartygstyper. Hamnarna har möjlighet att ansöka om olika slags EU-stödfinansiering för investeringarna i landströmsförsörjning. Enligt hamnarnas bedömning täcker nuvarande EU-stöd 20–30 % av investeringarna.

Miljö- och klimatkonsekvenser

Den landström ett fartyg använder i hamn minskar fartygets utsläpp medan det ligger i hamn utan att fartyget orsakar buller. Propositionen får dock inga direkta konsekvenser för fartygens utsläpp, eftersom tillhandahållandet av landströmsförsörjning i hamnarna inte direkt leder till att fartygen använder landströmsförsörjning i de aktuella hamnarna. Skyldigheten att använda utsläppsfri energi vid fartygets förtöjningsplats från och med 2030 härrör från förordningen om användning av förnybara och koldioxidhaltiga bränslen för sjötransport, och enligt den förordningen är det också möjligt att använda annan utsläppsfri energi än landströmsförsörjning. Eftersom användning av landströmsförsörjning för fartyg i nuläget är det kostnadsmässigt förmånligaste sättet att minska fartygens växthusgasintensitet, kan det antas att den utsläppsfria energi fartygen använder vid förtöjningsplatsen är landströmsförsörjning.

Allmänt taget kan det konstateras att utsläppen från användning av hjälpmaskiner i hamn är små i förhållande till fartygens sammanlagda utsläpp, av vilka en väsentlig del uppkommer medan fartygen är i rörelse och använder huvudmaskinerna. Växthusgasutsläppen i hamnar (också i andra än finska hamnar) från varutransporter till sjöss som var destinerade till Finland utgjorde 2021 ca 2 % av de sammanlagda utsläppen från varutransporter. Utsläppen i hamn från passagerarfartyg kan också utgöra en avsevärt större andel, beroende på fartygstyp och hur stor del av tiden fartyget ligger i hamn.

Fartygens växthusgasutsläpp i hamn kan också granskas ur hamnens perspektiv. Ur hamnens perspektiv kan effekten på växthusgasutsläppen av att landströmsförsörjning används vara betydande. Användning av landströmsförsörjning minskar fartygens växthusgasutsläpp och övriga luftutsläpp i hamn. Den utsläppsminskande effekten beror på hur elen produceras och hurudana utsläpp produktionen medför i förhållande till utsläppen från användning av fartygets hjälpmaskiner.

Minskningen av övriga utsläpp i luften och buller till följd av användning av landström kan ha betydelse för bosättningen i närområdet, i synnerhet om hamnen ligger nära en stad.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och för de statliga finanserna

Den skyldighet att tillhandahålla landströmsförsörjning i hamn som föreslås i förordningen innebär en ny tillsynsuppgift för Transport- och kommunikationsverket. Enligt Transport- och kommunikationsverkets bedömning bör cirka 0,5 årsverken reserveras för den föreslagna tillsynsuppgiften. Dessutom uppskattas kostnaderna för uppdatering av informationssystemet PURKKI som Transport- och kommunikationsverket upprätthåller till 50 000 euro och de årliga uppdateringskostnaderna till ca 5 000 euro. Detta förutsätter uppskattningsvis ett engångsanslag på 50 000 euro och en bestående årlig ökning av ämbetsverkets budgetanslag med 5 000 euro för Transport- och kommunikationsverket.

Avsikten är att Transport- och kommunikationsverket ska täcka sitt resursbehov med sina befintliga resurser, och därför får förslagen inga konsekvenser för de statliga finanserna.

4.2.4 Hongkongkonventionen

Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna ändringarna får små konsekvenser för de finländska rederierna. År 2023 fanns det 169 fartyg som var registrerade i Finland och som på basis av sin bruttodräktighet hörde till

tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen. De fartygen ska framöver besiktas enligt bestämmelserna i konventionen, och de ska ha de intyg som krävs enligt Hongkongkonventionen. Eftersom besiktningen i huvudsak har samma innehåll som besiktningen enligt EU:s fartygsåtervinningsförordning, är det ändamålsenligt att fartyget samtidigt besiktas enligt bägge bestämmelserna. Enskilda fartyg orsakas en viss merkostnad för besiktning och för att skaffa intyget. Priset för ett nytt intyg som Transport- och kommunikationsverket beviljade 2023 var 360 euro. För besiktning debiteras dessutom 380 euro per timme under tjänstetid. Transport- och kommunikationsverket kan befullmäktiga godkända klassificeringssällskap att utföra besiktningar enligt Hongkongkonventionen. Klassificeringssällskapen fastställer priserna för de tjänster de tillhandahåller. Det är vanligt att rederierna sluter flera år långa avtal med klassificeringssällskap, som omfattar alla besiktningar och intyg fartygen behöver.

I denna proposition föreslås ett nytt krav, enligt vilket också fartyg som är registrerade i Finland och med en bruttodräktighet på minst 500 ska ha ett inventeringsintyg avseende farliga material innan de nedmonteras. Den 1 januari 2024 fanns i Finland 23 fartyg som omfattas av det nya kravet. I praktiken säljs största delen av fartygen i inrikes fart utomlands innan de nedmonteras, och det nya kravet medför därför inga betydande kostnader för rederierna.

Med vissa undantag tillämpas konventionen på myndighetsfartyg. I fråga om myndighetsfartyg tillämpas nationellt miljöskyddslagen för sjöfarten, enligt vilken lagen tillämpas på polisens, Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg, om inget annat följer av deras särskilda konstruktion eller funktion.⁴⁵ Gränsbevakningsväsendet har tre och Försvarmakten 12 fartyg som på basis av sin storlek hör till konventionens tillämpningsområde. Antalet fartyg hos Försvarmakten förändras dock inom en nära framtid till följd av marinens utvecklingsprojekt. När Gränsbevakningsväsendets och Försvarmaktens fartyg upphör att användas i myndighetsverksamhet säljs fartygen vanligen för fortsatt användning antingen inom landet eller till andra länders myndigheter. Ett fartyg med en bruttodräktighet på minst 500 som säljs till utlandet kommer att omfattas av fartygsåtervinningsförordningen, eftersom det då inte längre under hela sin livscykel trafikerar vatten som hör till statens jurisdiktion vilket artikel 2 i förordningen förutsätter. Fartygets köpare ska då ansöka om nödvändiga intyg för fartyget. De havsforskningsfartyg och isbrytare som är i drift i Finland är i kommersiell drift, och fartygsåtervinningsförordningen tillämpas på dem. Också Hongkongkonventionen kommer att beröra dem.

I Finland byggs fartyg som hör till tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen. Bestämmelserna om nya fartyg i konventionen har dock redan tagits in i EU:s fartygsåtervinningsförordning, och därför får Hongkongkonventionens ikraftträdande inga nya konsekvenser för de finländska nybyggnadsvarven.

I Finland verkar i nuläget en nedmonteringsanläggning för fartyg som godkänts att ingå i EU:s förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar. Det reparationsvarvets nedmonteringsverksamhet är mycket småskalig, och hittills har inga fartyg som hör till tillämpningsområdet för EU:s fartygsåtervinningsförordning nedmonterats där. En nedmonteringsanläggning för fartyg som avser nedmontera fartyg som hör till tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen ska ansöka om ändring av miljötillståndet hos regionförvaltningsverket. Tillståndet ska ändras så att det omfattar fartygsåtervinning enligt

⁴⁵ I denna proposition föreslås att den förordning som nämns ovan också ska omfatta polisens fartyg, till följd av de krav som följer av MARPOL-konventionen. Polisen har inga fartyg som omfattas av Hongkongkonventionens tillämpningsområde.

Hongkongkonventionen, även om nedmonteringsanläggningen har tillstånd enligt EU:s fartygsåtervinningsförordning. För behandlingen av tillståndet tas en avgift ut enligt statsrådets förordning om avgifter till regionförvaltningsverken år 2024 (1171/2023). Priset för ett tillstånd för fartygsåtervinning enligt Hongkongkonventionen beror på om ett varv som redan har miljötillstånd ansöker om tillståndet och om miljötillståndet omfattar nedmontering av fartyg. Om miljötillståndet omfattar verksamhet enligt fartygsåtervinningsförordningen, kostar ändringen av tillståndet uppskattningsvis ca 2 000–6 000 euro. Om ett varv vars miljötillstånd inte omfattar nedmontering av fartyg ansöker om tillstånd, kostar ändringen av tillståndet uppskattningsvis ca 13 000 euro. För behandlingen av en fartygsåtervinningsplan tas en avgift på ca 1 000 euro ut. Godkännandet av konventionen förmodas inte leda till att ett stort antal fartyg importeras till Finland för nedmontering. Om fartyg importeras till Finland för nedmontering, torde kostnaderna för det kunna beaktas i prissättningen för nedmonteringen.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och för de statliga finanserna

Hongkongkonventionen medför ett visst merarbete för Transport- och kommunikationsverket, eftersom det ansvarar för besiktning av finska fartyg inklusive beviljandet av intyg samt vissa anmälningar och rapporter som ska lämnas till IMO och för samarbetet med myndigheter i länder utanför EU och med IMO. Hamnstatskontroller ska i fråga om Hongkongkonventionen utföras enligt det reglemente som antagits genom IMO:s resolution MEPC.223(64). Vid hamnstatskontroller ska det dessutom framöver kontrolleras att ett fartyg som anländer till en finsk hamn har ett sådant intyg om farliga material som förutsätts i konventionen, och beroende på situationen också ett intyg över att fartyget är återvinningsklart. Om fartyget är registrerat i en stat som inte har förbundit sig till konventionen och fartyget därför inte har de intyg konventionen förutsätter, är utgångspunkten att det ska genomgå en detaljerad inspektion, vilket medför ett visst merarbete för Transport- och kommunikationsverket.

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ges befogenhet att utföra de fartygsinspektioner som baserar sig på Hongkongkonventionen och verifiering av farliga material samt att bevilja intyg som baserar sig på besiktningar. De uppgifterna kan också utföras av ett godkänt klassificeringssällskap som befullmäktigats för uppgiften, och de flesta rederier beställer dessa besiktningar och dokument av klassificeringssällskap med vilka de har avtal. Uppgifterna för beviljande av intyg bedöms därför inte medföra något betydande merarbete för ämbetsverket.

Transport- och kommunikationsverket tar ut avgifter för de besiktningar och kontroller det utför samt för de intyg det beviljar, och avgifterna täcker i regel kostnaderna för arbetet. Utförandet av uppgifterna får därför inga ekonomiska konsekvenser för ämbetsverkets verksamhet.

Eftersom EU:s fartygsåtervinningsförordning redan är i kraft uppkommer inga konsekvenser som betydligt ökar Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda. Merarbete följer främst av beviljandet av intyg enligt Hongkongkonventionen. Effekten utgör mindre än 0,1 årsverken.

Att Finland ansluter sig till konventionen bedöms inte få några betydande konsekvenser för miljömyndigheternas verksamhet. Det är inte känt att någon ny nedmonteringsanläggning för fartyg kommer att grundas i Finland inom en nära framtid. Om den nedmonteringsanläggning för fartyg som redan verkar i Finland avser nedmontera fartyg som hör till tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen, kommer ansökningar om ändring av miljötillstånd att lämnas till Regionförvaltningsverket i Södra Finland. I denna proposition föreslås det att vissa uppgifter koncentreras till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland. Den ska samarbeta

med Transport- och kommunikationsverket för att förhindra kringgående av och överträdelse av fartygsåtervinningsförordningen. Hittills har Finlands miljöcentral skött den uppgiften. Hittills har den uppgiften inte inneburit något arbete för Finlands miljöcentral. Samarbete ska dock bedrivas när en fartygsåtervinningsplan upprättas för ett fartyg och fartygets kommande skeden ska övervakas för att säkerställa att ett fartyg som är återvinningsklart inte lämnas till en fartygsåtervinningsanläggning som inte ingår i EU:s förteckning över godkända anläggningar. Det föreslås också att Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland ska vara skyldig att lämna vissa uppgifter till IMO. Den uppgiften innebär arbete för NTM-centralen i en situation när en fartygsåtervinningsanläggning i Finland ansöker om tillstånd för fartygsåtervinning enligt Hongkongkonventionen. Tillsynsuppgifterna för NTM-centralen i Egentliga Finland ökar litet, eftersom den ska utföra kontroller av fartygsåtervinningsanläggningar enligt Hongkongkonventionen.

Det bör noteras att avsikten är att överföra uppgifterna som tillstånds- och tillsynsmyndighet för verkställigheten av Hongkongkonventionen till ett nytt riksomfattande ämbetsverk, som avses inleda sin verksamhet den 1 januari 2026. Om de ändringar i avfallslagen och miljöskyddslagen som ingår i denna proposition träder i kraft samtidigt som Hongkongkonventionen träder i kraft internationellt den 26 juni 2025, övergår uppgifterna ungefär en månad senare till det nya ämbetsverket. Det är möjligt att de nuvarande regionförvaltningsverken och NTM-centralerna inte hinner inleda skötseln av de uppgifter som gäller verkställigheten av Hongkongkonventionen annat än eventuellt i fråga om ändring av det nuvarande tillståndet för nedmonteringsanläggningen för fartyg.

Att Finland ansluter sig till konventionen bedöms inte få några konsekvenser för arbetarskyddsmyndigheternas verksamhet.

Avsikten är att myndigheterna ska täcka sitt resursbehov med befintliga resurser, och därför får förslagen inga konsekvenser för de statliga finanserna.

Konsekvenser för miljön

Godkännandet av Hongkongkonventionen bedöms inte få några miljökonsekvenser i Finland, eftersom fartygsåtervinningsförordningen redan är i kraft och inga ändringar de miljörelaterade kraven för fartyg eller fartygsåtervinningsanläggningar följer av konventionen.

Att konventionen träder i kraft får betydande positiva miljökonsekvenser globalt när farliga material enligt Hongkongkonventionen, såsom asbest och ämnen som försvagar ozonskiktet, inte längre får användas vid nybyggnad av och installationer i fartyg som seglar utanför EU. När farliga material inte får installeras i fartyg kommer de inte heller ut i miljön, vilket är en risk i nuläget. Positiva miljökonsekvenser följer också av att nedmonteringsanläggningarna för fartyg får betydligt mer information om material och skadliga ämnen som fartyget innehåller samt om var de finns och i vilka mängder. Vid nedmontering av fartyg kan skadliga ämnen bättre beaktas, nödvändig fortsatt behandling av dem kan planeras och det kan förhindras att skadliga ämnen kommer ut i miljön eller i vatten.

Den skyldighet för fartyg i inrikes fart som gäller förteckningen över farliga material får positiva miljökonsekvenser, när nedmonteringsanläggningen framöver bättre känner till farliga material i sådana fartyg och de kan beaktas vid nedmonteringen. I nuläget nedmonteras dock fartyg i inrikes fart mycket sällan i Finland, och därför bedöms denna bestämmelses miljökonsekvenser slutligen bli väldigt små.

Övriga konsekvenser

Att Finland förbinder sig till konventionen får inga hälsokonsekvenser i Finland, men när konventionen träder i kraft internationellt bedöms den få positiva hälsokonsekvenser i synnerhet för personalen vid nedmonteringsanläggningar i Asien.

4.2.5 Ändringar i MARPOL-konventionen

4.2.5.1 De nya bestämmelserna i bilaga VI till MARPOL-konventionen, som sågs över i resolution MEPC.328(76)

Ekonomiska konsekvenser

Bestämmelsen om koldioxidintensitet som godkändes genom resolution MEPC.328(76) medför nya skyldigheter för fartygen till följd av uppdateringen och kompletteringen av fartygens energieffektivitetsplaner. Fartygets energieffektivitetsplan ska bl.a. kompletteras med en beskrivning av den metod som används för att kalkylera fartygets årliga koldioxidintensitetsindikatorvärde och med en plan för hur den erforderade koldioxidintensitetsnivån uppnås under de tre följande åren. Övervakningen och verifieringen av de viktigaste uppgifterna som används vid kalkyleringen av indikatorvärdet (årlig sammanlagd bränsleförbrukning och tillryggalagd distans) medför inget nytt arbete för fartygen, eftersom fartygen sedan 2019 har rapporterat dessa uppgifter till IMO:s datainsamlingssystem. Ett fartyg som önskar utnyttja de undantag från bestämmelsen om koldioxidintensitet som gäller anpassning av sträckan ska dock även övervaka, verifiera och rapportera uppgifter som inte tidigare behövts. Exempelvis behövs uppgifter om bränsleförbrukning, tillryggalagd distans i isförhållanden, tidpunkten för färden i isförhållanden och positionen samt iskarter som beskriver situationen som behövs för att få ett undantag för färd i isförhållanden. Fartygen ska också årligen kalkylera och till administrationen rapportera sitt verifierade koldioxidintensitetsindikatorvärde.

CII-bestämmelsen medför merkostnader för finländska sjötransporter, eftersom en del av fartygen blir tvungna att vidta åtgärder för att förbättra sin koldioxidintensitetsnivå. Ett fartygs koldioxidintensitet kan förbättras genom att fartygets energieffektivitet förbättras och t.ex. genom att bränslen med lägre utsläpp än tidigare används. Merkostnaden av CII-bestämmelsen för de finländska sjötransporterna har uppskattats utifrån antagandet att de fartyg som anlöper finska hamnar vid behov sänker sin koldioxidintensitet genom att använda bibränslen eller genom att sänka sin medelhastighet. För varje fartyg har alternativet med lägst kostnader valts: att sänkt hastighet eller användning av bibränsle. Den sammanlagda årliga merkostnaden detta orsakar beräknas då bli ca 30–50 miljoner under perioden 2023–2026. Från och med 2027 har ingen kostnadsuppskattning gjorts, eftersom beslut om kravnivån i IMO:s CII-bestämmelser kommer att fattas först vid en översyn av bestämmelsen senast den 1 januari 2026. Bedömningen baseras på de uppgifter om fartygs utsläpp och tillryggalagda distans som anmälades till EU:s Thetis-MRV-system 2019.

EEXI-bestämmelsen som godkändes genom samma resolution får nya konsekvenser för en del fartyg som för finsk flagg. Konsekvenser uppkommer för de befintliga fartyg som inte direkt på basis av sina tekniska egenskaper uppfyller EEXI-kravet. För ett befintligt fartyg som inte uppfyller kravet är det enklaste sättet att uppfylla EEXI-kravet att begränsa fartygets maximieffekt (maximal axeleffekt eller maximal maskineffekt). Systemet för begränsning av fartygets maximieffekt ska vara sådant att begränsningen kan frångås temporärt, om fartygets säkerhet eller räddandet av människoliv kräver det. Fartyget ska ha en verifierad handbok för

hantering av systemet för effektbegränsning. Om fartyget använder den effektreserv som överstiget begränsningen, antecknas uppgifter om användningen av begränsningen samt anmäls utan dröjsmål till en kontrollör och till destinationshamnens myndighet. Dessutom ska en årlig rapport om användningen av effektreserven lämnas till administrationen.

Samtidigt befrias obemannade icke-självgående pråmar från inspektions- och certifieringskraven enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen. Ändringen leder till en lite lättare administrativ börda för de fartygen.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet och för de statliga finanserna

EEXI-bestämmelserna medför nya uppgifter för administrationen för att årligen lämna IMO:s sekretariat uppgifter om användning av effektreserven hos fartyg som för dess flagg och som till följd av EEXI behöver effektbegränsning. Destinationshamnens myndighet ska också ta emot anmälningar om användning av effektreserver under den resa som föregått ankomsten till hamnen. Dessa nya uppgifter hör till Transport- och kommunikationsverket, men enligt nuvarande bedömning medför de ingen betydande utökning av ämbetsverkets uppgifter. Avsikten är att Transport- och kommunikationsverket ska täcka sitt resursbehov med sina befintliga resurser, och därför får förslagen inga konsekvenser för de statliga finanserna.

Konsekvenser för miljön

Målet med IMO:s bestämmelser om koldioxidintensitet är att uppnå en minskning av koldioxidintensiteten på 11 % fram till 2026. Genom att förbinda sig till bestämmelserna bidrar Finland till att målet uppnås.

4.2.5.2 Ändringarna i bilaga I och IV genom resolution MEPC.330(76)

Genom resolution MEPC.330(76) befrias obemannade icke-självgående pråmar från inspektions- och certifieringskraven enligt bilaga I och IV till MARPOL-konventionen. Ändringen leder till en lite lättare administrativ börda för de fartygen.

4.2.5.3 Ändringarna i bilaga V till MARPOL-konventionen genom resolution MEPC.360(79)

Genom resolutionen utvidgas tillämpningsområdet för skyldigheten att föra avfallsdagbok från att i nuläget omfatta fartyg på minst 400 bruttoton till alla fartyg på minst 100 bruttoton. Därmed påförs fartyg på mindre än 400 men minst 100 bruttoton en ny administrativ uppgift. Det föreslås att skyldigheten ska utvidgas till att också gälla fartyg i inrikes fart. Sammanlagt kommer den nya skyldigheten att gälla 255 fartyg, av vilka merparten är i inrikes fart. Största delen av dessa fartyg är lastfartyg eller pråmar. Eftersom de övriga fördragsslutande parterna i bilaga V till MARPOL-konventionen har förbundet sig till ändringarna och kommer att förutsätta att den iakttas av fartyg som anlöper deras hamnar, ska finska fartyg i internationell fart iakttas bestämmelserna. För dem får Finlands förbindelse därför inga konsekvenser.

Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgift gällande fartygs avfallsdagböcker utvidgas i motsvarande grad. Det bedöms inte inverka betydligt på ämbetsverkets uppgifter. Uppgiften förutsätter inga nya resurser.

Den föreslagna möjligheten för alla fartyg i inrikes fart att föra avfallsdagbok för inrikes fart underlättar de nuvarande skyldigheter för fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 och den nya skyldighet som föreslås för mindre fartyg med en bruttodräktighet på minst 100.

4.2.6 Ändringar i Londonprotokollet

Godkännandet av ändringarna får inga konsekvenser för Finland, eftersom dumpning av avloppsslam redan tidigare varit förbjudet med stöd av 18 § 2 mom. i miljöskyddslagen.

4.2.7 Övriga ändringar

Den föreslagna möjligheten för polisens fartyg att avvika från kraven enligt miljöskyddslagen för sjöfarten när det behövs på grund av deras särskilda konstruktion eller funktion i praktiken behöver möjligheten att avvika tillämpas i fråga om bestämmelserna om kväveoxidutsläpp. Möjligheten att avvika från bestämmelserna får positiva konsekvenser för polisens verksamhet, eftersom bestämmelserna begränsar prestationsförmågan för vissa av polisens fartyg. Förslaget får också små positiva ekonomiska konsekvenser för polisen, eftersom en katalysator i någon mån höjer priset på fartygets maskin.

Möjligheten för polisen att avvika från kraven enligt miljöskyddslagen för sjöfarten leder till en mycket liten ökning av kväveoxidutsläppen. Eftersom kraven på NO_x-nivå tre enbart gäller marindieselmaskiner, omfattas bensindrivna utombordsmotorer inte av kraven. Dessutom tillämpas kraven på kväveoxidutsläpp i MARPOL-konventionen enbart på maskiner med en effekt över 130 kilowatt. En del av polisens mindre fartyg berörs redan därför inte av kraven.

Polisens fartyg uppfyller de övriga krav som miljöskyddsbestämmelserna för sjöfarten ställer på dem, och därför bedöms förslaget inte få några andra konsekvenser.

Bestämmelserna om publicering av kontaktuppgifter för inspektörer som utses med stöd av miljöskyddslagen för sjöfarten och besiktningsmän och skeppsmätare som utses med stöd av fartygssäkerhetslagen förändrar inte rådande praxis, men gör rättsläget tydligare.

Slopandet av skyldigheten att sända ett registerutdrag över hamnens avfallshanteringsplan innebär en liten minskning av uppgifterna för de myndigheter som godkänner avfallshanteringsplanen. Att ett registerutdrag inte sänds får inga konsekvenser för hamnen eller hamninnehavaren, eftersom den myndighet som godkänner planen i varje händelse sänder beslutet om godkännande av avfallshanteringsplanen till hamninnehavaren.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

5.1.1 Förbud mot vissa utsläpp från fartyg på Finlands territorialvatten

Under beredningen av det föreslagna förbudet mot utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar kretslopphar det diskuterats huruvida utsläpp till vatten av så kallat spillvatten från svavel-skrubbar med slutet kretslopp bör förbjudas på Finlands territorialvatten. Till följd av den lilla volym spillvatten som släpps ut till havs är belastningen av skadliga ämnen till följd av det relativt liten i förhållande till den belastning skrubbvatten från svavel-skrubbar medför som helhet. Dessutom bedöms avlämningen av spillvatten i hamn medföra en årlig merkostnad på 0,8–3 miljoner euro för två passagerar-bilfärjor. Å andra sidan talar miljöskäl för att alla utsläpp förbjuds. Vidare har Sverige och Danmark beslutat att de nationella utsläppsförbuden kommer att beröra alla utsläpp till vatten som härrör från svavelskrubbar.

Under beredningen av det föreslagna förbudet mot utsläpp av toalettavfall granskades ett alternativ där utsläppsförbudet enbart gäller anläggningar som är godkända enligt en ett visst

IMO-reglemente för typgodkännande. Inte ens de senaste reglementena för typgodkännande förutsätter dock att behandlingsordningarna på fraktfartyg avlägsnar näringsämnen ur toalettavfallet. Å andra sidan är det möjligt att i lagstiftningen ställa samma krav på fraktfartyg som ställs på passagerarfartyg i Östersjön, men eftersom fartygens nuvarande anordningar inte uppfyller de kriterierna och det är sannolikt att fartyget skaffar behandlingsordningar på samma nivå som hos passagerarfartygen enbart för att trafikera Finlands territorialvatten är bedömningen att ett utsläppsförbud är en tydligare lösning än en utsläppsbelastning vars innehåll är knutet till ett visst typgodkännande.

I samband med beredningen av förbudet mot utsläpp av gråvatten har ett alternativ granskats, i vilket utsläpp av gråvatten är tillåtet om vattnet uppfyller vissa utsläppskriterier (jfr avsnitt 5.2.3 i denna proposition och gällande lagstiftning i USA). Det förutsätter dock en undersökning av vilka utsläppsgränser som är lämpliga, och ingen sådan har genomförts. Eftersom förbudet mot utsläpp av gråvatten på det sätt som beskrivs i avsnitt 4.2.3 inte bedöms medföra någon betydande merkostnad för fartygen och det också är i enlighet med försiktighetsprincipen, är bedömningen att ett utsläppsförbud är det mest rationella sättet att genomföra skrivningen i regeringsprogrammet.

I samband med beredningen av förbuden mot utsläpp från fartyg granskades också de gällande utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar som gäller matavfall och tvättvatten från lastrum (vilket kan anses avse sköljvatten som nämns i regeringsprogrammet). Östersjön är ett specialområde enligt bilaga V till MARPOL-konventionen som gäller förhindrande av miljöförstöring till havs till följd av fast avfall, där utgångspunkten är att all dumpning av fast avfall är förbjuden. Avsteg från utsläppsförbudet är tillåtna i fråga om matavfall, lastrester samt rengörings- och tilläggsämnen på särskilt angivna villkor. Dumpning av matavfall och lastrester är dock endast tillåtet minst 12 nautiska mil (ca 22 km) från närmaste kust. Enligt bilaga II till MARPOL-konventionen som gäller transport av flytande kemikalier i bulk, det vill säga kemikalietankerfartyg, är dumpning av tvättvatten som innehåller ämnen i klasserna X, Y och Z alltid förbjuden närmare strand än 12 nautiska mil. Eftersom Finlands territorialvatten som mest sträcker sig 12 nautiska mil från stranden är dumpning av matavfall och lastrester alltid förbjuden inom Finlands territorialvatten med stöd av MARPOL-konventionen, och det behöver inte föreskrivas om utsläppsförbud för dessa ämnen för att genomföra skrivningen i regeringsprogrammet.

Ett alternativ till de nationella utsläppsförbud för skrubbvatten från svavelskrubbar, toalettavfall och gråvatten som nu föreslås är att utsläpp från fartyg förbjuds genom nationella bestämmelser. I första hand innebär det att bestämmelserna i MARPOL-konventionen ändras och att utsläppsförbuden utvidgas. I MARPOL-konventionen ingår dock inga bestämmelser som gäller enskilda stater, utan utgångspunkten är att bestämmelserna åtminstone gäller ett visst specialområde som anges i bilagan. Ändringar i konventionen förutsätter godkännande av en majoritet av de fördragsslutande parterna, men inom IMO strävar man vanligen efter enighet. Ändringar i konventionen förutsätter därför godkännande av ett mycket stort antal fördragsslutande parter. Dessutom finns det skäl att notera att det vanligen tar minst fem år från att ett förslag om en ändring i MARPOL-konventionen väcks tills ändringen träder i kraft. Under senare år har diskussioner om begränsning av utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbardiskuterats inom IMO. I nuläget förefaller det som om IMO kommer att lämna begränsning av utsläpp av skrubbvatten från fartygs svavelskrubbar på medlemsstaternas territorialvatten till medlemsstaternas egen prövning. Inom IMO har inga betydande diskussioner förts om en skärpning av förbudet mot utsläpp av toalettavfall eller om ett förbud mot utsläpp av gråvatten.

Det är också möjligt för EU att anta lagstiftning om förbud mot utsläpp från fartyg. Förbud mot utsläpp från fartyg berör av Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott (2005/35/EG; det så kallade direktivet om fartygsavfallsbrott). Syftet med direktivet om fartygsavfallsbrott är dock inte att ställa upp nya utsläppsförbud eller utsläppsbegränsningar som avviker från MARPOL-konventionen. Förhandlingarna om ändring av direktivet slutfördes i början av 2024 och ändringsdirektivet torde publiceras hösten 2024. Ändringarna innebär att direktivet omfattar sådana utsläpp till vatten som förbjuds i bilagorna till MARPOL-konventionen, och dessutom förutsätter det att medlemsstaterna förbjuder att rester (slam) från svavelskrubbar släpps ut till vatten. Under förhandlingarna har varken kommissionen, rådet eller parlamentet föreslagit några andra utvidgningar utöver IMO-reglerna. Därför är det inte sannolikt att EU under de närmaste åren får till stånd längre gående utsläppsförbud än de aktuella förslagen till ändringar i direktivet om fartygsavfallsbrott.

I lagmotion 17/2023 rd föreslås att utsläppsförbuden utsträcks till att omfatta Finlands ekonomiska zon, och den möjligheten har också granskats inom ramen för tjänsteberedningen för genomförande av skrivningen i regeringsprogrammet. Kuststaternas behörighet att ställa upp och övervaka nationella utsläppsbegränsningar begränsas av FN:s havsrättskonvention, där det i artikel 220 föreskrivs om kuststaters verkställighetsåtgärder till skydd och bevarande av den marina miljön. En kuststat får ingripa i utsläpp från utländska fartyg som strider mot nationella bestämmelser endast om utsläppen skett på dess territorialvatten eller om fartyget frivilligt anlänt till en hamn i kuststaten. Därför har en kuststat så gott som ingen möjlighet att ingripa vid åsidosättande av nationella utsläppsförbud som sträcker utanför territorialvattnet för fartyg som för utländsk flagg. Därför föreslås inga utsläppsförbud som sträcker sig till den ekonomiska zonen i denna proposition.

5.1.2 Komplettering av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport utgör direkt tillämplig rätt i alla medlemsstater. Förordningen förutsätter att medlemsstaterna utser en behörig myndighet och föreskriver nationellt om påföljder. Av Finlands rättssystem följer att bestämmelser om myndigheternas uppgifter samt om påföljder och uppgifter som berör påföljderna ska utfärdas genom lag.

I förordningen ges medlemsstaterna manöverutrymme i fråga om tillämpningen av vissa bestämmelser. För det första kan medlemsstaterna enligt artikel 2.3–2.6 utesluta den energi som vissa fartyg använder på vissa rutter och i vissa hamnar från tillämpningsområdet för förordningen. De fartygen behöver då inte uppnå målen för växthusgasintensitet enligt förordningen, vilket i praktiken innebär att de inte behöver byta till alternativa bränslen eller ansluta till landströmsförsörjning. Dessa prövningsbaserade befrielser gäller öar med färre än 200 000 invånare och de mest perifera regionerna samt resor som baserar sig på ett avtal om allmän trafik. Bestämmelserna om de mest perifera regionerna och allmän trafikplikt är inte tillämpliga inom det område som hör till Finlands jurisdiktion, men Åland är en ö till vilka det förekommer resor från det finländska fastlandet och där hamnarna kan omfattas av det förstnämnda undantaget. I denna proposition föreslås de bestämmelser tillämpningen av detta undantag för öar förutsätter.

För det andra tillåter förordningen att en medlemsstat med stöd av artikel 6.3 beslutar att utvidga skyldigheten att anlita landströmsförsörjning till hamnar utanför tillämpningsområdet för infrastrukturenförordningen eller till vissa delar av sådana hamnar redan före 2035, dock tidigast från och med den 1 januari 2030. Skyldigheten att ansluta till landströmsförsörjning i hamnar

som inte omfattas av infrastrukturförordningen om anslutning till landströmsförsörjning är möjlig vid kajen inträder den 1 januari 2035 enligt artikel 6.2. Företagen har ekonomiska och till kraven på växthusgasintensitet kopplade incitament att ansluta till landströmsförsörjning alltid när den är tillgänglig, och därför anses det inte nödvändigt att föreskriva om det.

Enligt artikel 6.11 kan en medlemsstat dessutom besluta att utvidga skyldigheten att anlita landströmsförsörjning till att omfatta ankarplatser i hamn. I finska hamnar tillhandahålls i nuläget ingen landströmsförsörjning vid ankarplatser, och det är inte heller känt att hamnarna planerar att tillhandahålla landströmsförsörjning vid ankarplatser. Därför föreslås det inte heller att denna prövningsbaserade utvidgning ska tillämpas på de hamnar som hör till Finlands jurisdiktion.

Det fanns inga alternativ till att föreskriva om påföljder i enlighet med förordningen, eftersom förordningen förpliktar medlemsstaterna att föreskriva om påföljder och att föreskriva relativt detaljerat om påföljdernas innehåll och belopp.

5.1.3 Komplettering av infrastrukturförordningen

Infrastrukturförordningen ger medlemsstaterna manöverutrymme i fråga om hur fullgörandet av de skyldigheter som gäller landströmsförsörjning i kusthamnar och inlandshamnar i TEN-T-nätet enligt artikel 9 och 10 i förordningen säkerställs.

Efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport stärks indirekt bl.a. av kraven på växthusgasintensitet för fartyg enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Efterfrågan på landströmsförsörjning är dock svår att förutspå. Med beaktande av hamnarnas investeringskostnader för landströmsförsörjning och projektens långvarighet anses förslaget välgrundat.

Det är inte heller möjligt att ålägga någon annan aktör än hamninnehavaren skyldigheten att tillhandahålla landströmsförsörjning, eftersom ingen annan kan besluta hur funktionerna i hamnen ska ordnas.

Under beredningen bedömdes möjligheten att ålägga någon annan än Transport- och kommunikationsverket tillsynsansvaret för hamnarnas skyldigheter. Det föreslås också att Transport- och kommunikationsverket får tillsynsansvar för andra bestämmelser enligt infrastrukturförordningen, eftersom det bäst känner till den nationella lägesbilden angående landströmsförsörjning i hamnarna och utgör tillsynsmyndighet enligt miljöskyddslagen för sjöfarten. Därför anses det ändamålsenligt att tillsynsansvaret ges åt Transport- och kommunikationsverket.

Under beredningen granskades påföljderna för åsidosättande av kraven enligt artikel 9 och 10 i infrastrukturförordningen och samt för åsidosättande av den nya 10 § som föreslås ingå i 7 a kap. Fastställandet av en påföljd och dess karaktär har samband med gärningens eller försummelsens klandervärdhet och det skyddsintresse som bestämmelserna syftar till att skydda. Ett alternativ till det som föreslås är att det för underlåtenhet att iakttä infrastrukturförordningen eller denna lag också ska påföras en administrativ påföljdsavgift. Administrativa påföljdsavgifter kan jämföras med straffrättsliga påföljder som hänför sig till tillgångar, det vill säga egendom som skyddas i grundlagen. Eftersom en administrativ påföljdsavgift ingriper i en grundläggande fri- och rättighet som tryggas i grundlagen, ska påföljdsavgift vara ett alternativ som används i sista hand.

Genom administrativa påföljdsavgifter eftersträvas ofta en förebyggande effekt. Bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter bör inte föreslås om det inte finns någon övertygande bedömning av påföljdsavgifternas förebyggande effekt. Påföljdsavgifterna ska med andra ord antas vara ett effektivt sätt att förebygga ett oönskat beteende för att det ska vara motiverat och möjligt att föreskriva om dem. En reglering ska ha en motiverad grund som hänför sig till tillsynens effektivitet och funktionalitet och som uttryckligen talar för att en viss sanktion ska införas för att det samhällseliga mål som ligger bakom tillsynen ska uppnås. Huruvida bestämmelserna om påföljdsavgift är godtagbara ska således bedömas i förhållande till regleringsmålen för branschen i fråga och till vilka intressen och mål som eftersträvas med tillsynssystemet. Om samma mål kan nås genom andra administrativa påföljder bör dessa användas i första hand.

På dessa grunder har en proportionell påföljd för åsidosättande av den föreslagna nya 7 a kap. 10 § ansetts vara administrativt tvång enligt 12 kap. 15 § i den gällande miljöskyddslagen för sjöfarten samt indirekt administrativt tvång, det vill säga vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande, enligt 16 § i samma kapitel.

Enligt artikel 11.2 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna i sina nationella handlingsprogram fastställa vilka kusthamnar i TEN-T:s stomnät som ska ge tillgång till de tankningspunkter för flytande metan som avses i 1 punkten i samma artikel. Enligt artikel 11.1 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna senast den 31 december 2024 säkerställa att ett lämpligt antal tankningspunkter för flytande metan anlagts i de kusthamnarna i TEN-T:s stomnät, för att ge möjlighet för havsgående fartyg att trafikera hela TEN-T:s stomnät. Artikel 11 i infrastrukturförordningen ger medlemsstaterna stort manöverutrymme för att fastställa ett lämpligt antal tankningspunkter för flytande metan. Flytande metan tillhandahålls vid behov i alla finska hamnar i TEN-T:s stomnät med hjälp av mobila lösningar (tankbilar och bunkringsfartyg), samt i enskilda hamnar med hjälp av stationära lösningar. Enligt punkt 2 i samma artikel ska fastställandet av hamnarna dessutom ske inom ramen för beredningen av det nationella handlingsprogrammet. Därför har det inte ansetts ändamålsenligt att i denna proposition förslå bestämmelser om skyldigheten att tillhandahålla tankningspunkter för flytande metan.

5.1.4 Hongkongkonventionen

Under beredningen av propositionen har ett alternativ framförts i vilket Finland inte ännu godkänner Hongkongkonventionen utan väntar på att kommissionen ändrar fartygsåtervinningsförordningen och de genomförandeakter som antagits med stöd av den. Detta alternativ innebär att Finland kompletterar sin lagstiftning först när det är känt till vilka delar EU:s fartygsåtervinningsförordning och eventuell övrig EU-lagstiftning ändras. Enligt artikel 30.2 i fartygsåtervinningsförordningen ska Europeiska kommissionen se över fartygsåtervinningsförordningen senast 18 månader innan Hongkongkonventionen träder i kraft och i förekommande fall samtidigt överlämna eventuella lämpliga lagstiftningsförslag i detta syfte. Kommissionen har meddelat att denna översyn inletts och avsikten var att den skulle bli klar under andra kvartalet 2024, men den har inte blivit klar när denna proposition ges. Utifrån översynen bedömer kommissionen eventuella ändringsbehov i fartygsåtervinningsförordningen. Därmed blir det den nya kommission som tillträder 2024 som beslutar om eventuella förslag, och det är osannolikt att ändringarna i fartygsåtervinningsförordningen kan träda i kraft före Hongkongkonventionen träder i kraft. I varje fall är det inte möjligt att bereda och sätta i kraft ändringar i den nationella lagstiftningen efter uppdateringen av fartygsåtervinningsförordningen men innan Hongkongkonventionen träder i kraft. Kommissionen uppmanar dock alla medlemsstater att nationellt godkänna Hongkongkonventionen.

En del av skyldigheterna enligt Hongkongkonventionen, såsom beviljandet av tillstånd för fartygsåtervinningsanläggningar enligt konventionen, informationsutbyte mellan myndigheter och parter och att föreskriva om påföljder som ska påföras vid åsidosättande av skyldigheterna, hör till Finlands behörighet. Det behövs bestämmelser om påföljder oberoende av om fartygsåtervinningsförordningen ändras.

5.1.5 Ändringar i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet

För att ändringarna i MARPOL-konventionen och i Londonprotokollet ska bli bindande för Finlands del krävs det enligt 94 § i grundlagen att riksdagen uttryckligen godkänner ändringarna i konventionerna. Enligt 95 § i grundlagen ska internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sättas i kraft genom lag. I stället för att förbinda sig till ändringarna i konventionerna kan Finland låta bli att godkänna dem, vilket innebär att de inte kommer att gälla Finland och för MARPOL-konventionens del inte heller finska fartyg eller utländska fartyg när de trafikerar i Finland. De fördragsslutande parterna i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet godkänner nästan utan undantag ändringarna i dessa instrument, och därför träder ändringarna i kraft nästan överallt i världen samma dag som de träder i kraft internationellt. Finska fartyg i internationell fart ska i varje händelse iaktta MARPOL-konventionen när de trafikerar utomlands, och bestämmelserna i konventionen gäller utländska fartyg när de besöker Finland eftersom de binder deras flaggstater.

I enlighet med det så kallade förfarandet för tyst godkännande enligt MARPOL-konventionen och Londonprotokollet träder ändringarna i konventionerna i kraft så att de binder alla fördragsslutande parter, om inte en fördragsslutande part inom den tidsfrist som sätts ut i resolutionen meddelar att den motsätter sig dem eller att de kan träda i kraft för den fördragsslutande partens del först efter ett uttryckligt godkännande. För att riksdagen ska kunna ges möjlighet att godkänna förbindelsen till konventionerna och lagarna om sättande i kraft av dem har Finland motsatt sig de ändringar som i föreslås godkännas i denna proposition.

De ändringar som nu föreslås godkännas och som gjorts genom resolutionerna MEPC.328(76), MEPC.330(76) och MEPC.360(79) har trätt i kraft så att de binder alla andra MARPOL-parter än Finland.

De ändringar i Londonprotokollet som gjordes genom resolution LP.6(17) har trätt i kraft för de staters del som inte motsatt sig ändringarna. Av processuella skäl har två andra fördragsslutande parter utöver Finland motsatt sig ändringarna. Också de fördragsslutande parterna avser dock att godkänna ändringarna och sätta dem i kraft snarast möjligt.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

5.2.1 Förbud mot utsläpp från fartyg

Förbudet mot utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar

International Council on Clean Transportation har utrett hurudana nationella eller regionala utsläppsförbud eller utsläpps begränsningar som har tagits i bruk.⁴⁶ Enligt det gäller utsläppsförbud och utsläpps begränsningar i 45 stater globalt. Flera förbud gäller t.ex. hamnområden, kanaler eller inlandsvatten, men en del av åtgärderna omfattar hela staters

⁴⁶ ICCT Policy Update, Global Update on Scrubber Bans and Restrictions, 2023.

territorier. Drygt hälften av förbuden gäller hamnområden. 86 % av åtgärderna är utsläppsförbud. 64 % av utsläppsförbuden gäller skrubbvatten från öppna kretslopp.

I Finland har Sköldviks hamn begränsat användningen av svavelskrubbar och förbjudit dumpning av skrubbvatten inom sitt område. I Finlands närområde gäller förbud mot utsläpp av skrubbvatten bl.a. i Estland (förbudet omfattar hamnar och åmynningar), Sverige (stora hamnar), Norge (vissa fjordar) och Tyskland (inlandsvatten). I Sverige och Danmark är utsläppsförbud för territorialvattnen under beredning, och de motsvarar de nationella utsläppsförbud som nu föreslås både till sin omfattning och i fråga om tidtabellen för ikraftträdandet.

Förbud mot utsläpp av toalettavfall och grävatten

Förbud mot utsläpp av toalettavfall eller grävatten som går längre än de internationella IMO-bestämmelserna är exceptionella.

I USA har dumpning av grävatten begränsats. Begränsningarna varierar mellan olika områden och fartygstyper och beror på om fartyget har tankkapacitet för förvaring av grävatten. Dumpning är förbjuden mindre än 1 nautisk mil från stranden, och uppkomsten och dumpningen av grävatten ska minimeras. Dessutom ställer bestämmelserna särskilda krav på utsläpp på vattenområden som är skyddade på federal nivå och i Stora sjöarna. Alaska har egen lagstiftning på delstatsnivå, som är striktare än den federala lagstiftningen.

5.2.2 Komplettering av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Tills vidare finns ingen information om övriga delstaters lagstiftning som kompletterar förordningen. Övriga delstater har inte heller kommit lika långt i beredningen som Finland.

5.2.3 Komplettering av infrastrukturförordningen

En del andra medlemsstater, såsom Sverige och Tyskland, granskar tillhandahållandet av landström i hamnarna inom ramen för det nationella programmet för distributionsinfrastrukturen. För flera medlemsstaters del saknas ännu information om deras åtgärder för att fullgöra skyldigheterna gällande skyldigheten att använda landströmsförsörjning.

6 Remissvar

Utkastet till regeringsproposition var ute på remiss från den 25 april till den 20 juni 2024. Utlåtanden begärdes av statsrådets kansli, utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, regionförvaltningsverken, de regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna, Transport- och kommunikationsverket, Polisstyrelsen, Försvarsmakten, Rättsregistercentralen, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, Säkerhets- och kemikalieverket, Arbetarskyddsmyndigheten, Trafikledsverket, Alfons Håkans Oy Ab, Arctia Ab, Baltic Sea Action Group, Bioenergi rf, Business Finland, Finlands Näringsliv EK, Finsk Energiindustri rf, Gasum Ab, John Nurminens Stiftelse sr, Lämpöpuisto Oy, Sjömanspensionskassan, Sjömansservicebyrån, Meriteollisuus ry, Neste Abp, Håll skärgården ren rf, Satamaoperaattorit ry, St1 Nordic Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Finlands

naturskyddsförbund, Segling och Båtsport i Finland rf, Finlands Hamnar rf, Rederierna i Finland rf, Oy Teboil Ab, Teknologiateollisuus ry, Åbo Reparations Varv Ab och WWF Finland. Begäran om utlåtande publicerades på tjänsten Utlåtande.fi, där envar kan ge utlåtanden om utkastet till proposition.⁴⁷

Sammanlagt 35 instanser lämnade utlåtanden om utkastet till proposition. Utlåtanden lämnades av utrikesministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, NTM-centralen i Egentliga Finland, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Polisstyrelsen, Rättsregistercentralen, Trafikledsverket, Säkerhets- och kemikalieverket, Arctia Ab, Business Finland Ab, Stiftelsen för ett levande Östersjön sr (Baltic Sea Action Group BSAG), HaminaKotka Satama Oy, Helsingfors Hamn Ab, Meteorologiska institutet, John Nurminens stiftelse, Meriteollisuus ry, Uleåborgs handelskammare, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SSAB Europe Oy, Finlands Skeppsmäklare rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands Hamnar rf, Rederierna i Finland rf, Vattenvägar i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf och WWF Finland. Även en privatperson, specialforskaren Jukka-Pekka Jalkanen, lämnade ett utlåtande om utkastet till proposition. Dessutom lämnade Carnival Corporation & PLC kommentarer per e-post, som under den fortsatta beredningen behandlades på samma sätt som de egentliga utlåtandena.

Av dem som nämns ovan meddelade arbets- och näringsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, Trafikledsverket, Säkerhets- och kemikalieverket, Business Finland Ab och Meriteollisuus ry att de inte har något att anföra om utkastet till proposition. Arbets- och näringsministeriet kommenterade visserligen allmänt, att de åtgärder som planeras å ena sidan öppnar nya affärsmöjligheter för marinindustrin, men å andra sidan att de kostnader för övrig finländsk industri, i synnerhet logistikkostnader, som de medför bör begränsas. Meriteollisuus ry meddelade att de stöder genomförandet av ambitiösa miljöbestämmelser såväl i Finland som globalt.

Nedan beskrivs de viktigaste iakttagelserna i den remissvar som inkommit. Alla remissvar och kommunikationsministeriets sammandrag av dem har publicerats i statsrådets projektportal.

Förbud mot utsläpp från fartyg

I merparten av utlåtandena fick de föreslagna förbuden mot utsläpp från fartyg eller deras målsättningar stöd. Ett flertal remissinstanser betonade att utsläppsförbud behövs för att förbättra den marina miljöns tillstånd.

Flera remissinstanser som representerar sjöfarts- och hamnsektorn påpekade dock att förbud mot utsläpp av toalettavfall och gråvatten förutsätter att fartygen oftare tömmer större mängder smutsigt vatten till hamnarnas mottagningsanordningar än i nuläget. Det leder till högre avfallshanteringsavgifter i hamnarna, vilket innebär att hamnarna överför kostnaderna på fartygen i form av högre fartygsavfallsavgifter. Till den delen har avsnittet om konsekvensbedömning i regeringens proposition kompletterats jämfört med utlåtandeverisionen.

⁴⁷ Begäran om utlåtande: Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och vissa andra lagar samt till lagar om Hongkongkonventionen och ändringen i MARPOL-konventionen och Londonprotokollet (<https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=ecb9628e-3956-43a7-b651-786a2a902994>), hämtat 12.8.2024).

Ett flertal remissinstanser ansåg också att i synnerhet förbudet mot utsläpp av gråvatten förutsätter tekniska ändringsarbeten ombord, främst för att utöka tankkapaciteten, utökad mottagningskapacitet i hamnarna och utveckling av metoderna för mottagning av skrubbrester hos avfallshanteringsföretagen, vilket innebär att en tillräcklig övergångsperiod bör föreslås för alla förbud mot utsläpp från fartyg. De flesta preciserade inte vad som avses med en tillräcklig övergångsperiod, men t.ex. 10 år föreslogs. I fråga om gråvatten påpekade Rederierna i Finland rf också att fartygens praxis i fråga om förvaring av vatten varierar, men å andra sidan påminde Finlands Hamnar rf om anvisningen från IMO:s kommitté för den marina miljön om utrymmen för temporär förvaring av toalettavfall och gråvatten ombord, som tillåter att en del av fartygen samlar in gråvatten på territorialvattnet utan några ytterligare ändringar i konstruktionen. Baltic Sea Action Group påpekade att också livsmedelsavfall ofta dumpas tillsammans med gråvattnet, vilket ökar gråvattnets övergödande effekt. Dessutom föreslog Arctia Ab att isbrytare ska lämnas utanför bestämmelsernas tillämpningsområde, eftersom isbrytarens tekniska egenskaper begränsar möjligheterna att utöka tankkapaciteten. Utifrån remissvaren har en övergångsperiod på fem år för förbudet mot utsläpp av gråvatten tagits in i propositionen, och isbrytare har lämnats utanför bestämmelsernas tillämpningsområde.

Dessutom föreslog Rederierna i Finland rf att gråvatten ska ingå i hamnarnas system med "ingen specialavgift". Dock drar fartyg som fått dispens och som har ordnat mottagningen av avfall direkt med ett avfallsföretag ingen nytta av detta, och tömning av gråvatten i land kräver manskapsresurser av fartyget, i synnerhet om tömningen sker till en avfallsbil. Därför föreslog rederierna att hamnarna ska åläggas i lag att ordna ett kostnadseffektivt sätt att lämna handelsfartygs gråvatten och toalettavfall till en fast mottagningsanordning i hamn. Å andra sidan föreslog Finlands Hamnar rf att möjligheten för fartygen att lämna gråvatten i hamn blandat i toalettavfallet utan särskild avgift kan betonas vid verkställigheten. Utifrån den sistnämnda möjligheten och den övergångsperiod som föreslås gjordes under den fortsatta beredningen den bedömningen att de ändringar som föreslås i utlåtandena inte behövs.

Flera remissinstanser föreslog att utöver rester från slutna kretslopp och skrubbvatten från öppna kretslopp också utsläpp till vatten av spillvatten ska förbjudas på grund av de skadliga ämnen det innehåller. Miljöministeriet påpekade att den goda miljöstatus som förutsätts i EU-lagstiftningen eller en god ekologisk eller kemisk status för kustvattnen inte uppnåtts på Finlands havsområden. Specialforskaren Jukka-Pekka Jalkanen betonade att spillvattnets konsekvenser till följd av den mindre mängden skrubbvatten inte omfattar ett lika vidsträckt område som i fråga om öppna kretslopp, men att det lokalt är mer skadligt till följd av att halterna av skadliga ämnen kan vara upp till flera tiotals gånger högre. Att tillämpningsområdet ska omfatta spillvatten motiverades också med ett fullvärdigt genomförande av regeringsprogrammet, att bestämmelserna bör harmoniseras med övriga Östersjöstater, att kostnadsuppskattningen är osäker samt med strävan att styra aktörerna i riktning mot en sjöfart med mindre utsläpp. Å andra sidan ansåg Rederierna i Finland att det fortsättningsvis bör vara tillåtet att använda svavelskrubbsystem med slutet kretslopp på finskt territorialvatten.

Enligt några remissinstanser, bl.a. Rederierna i Finland rf, bör en fast övergångsperiod på fem år gälla för förbudet mot utsläpp från svavelskrubbar. Å andra sidan önskade WWF Finland att övergångsperioden för förbudet mot utsläpp från svavelskrubbar stryks. Finlands Hamnar rf betonade behovet att hitta en systemlösning för processen för mottagning och behandling av rester från svavelskrubbar såväl i land (hamn, avfallshandling, behandlingsanläggningar, den behöriga myndigheten) som till havs (rederier), eftersom fartygen inte har förberett sig på att ett avfallshanteringsföretag kräver en kvalitetsanalys av skrubbrester innan de tas emot och behandlas. Med beaktande av Sveriges och Danmarks ställningstaganden om nationella utsläppsförbud, som träder i kraft i två steg, blev slutsatsen att föreslå samma tidtabell för det nationella utsläppsförbudet som i de länderna. Därmed föreslås det att utsläpp till vatten från

skrubbar med öppet kretslopp förbjuds från och med den 1 juli 2025 och från skrubbar med slutet kretslopp från och med den 1 januari 2029.

I flera utlåtanden betonades vikten av aktiv kommunikation om utsläppsförbuden. Marintransportsektorns företrädare föreslog att information om utsläppsförbuden kan distribueras till flaggstaterna via IMO. Dessutom vore det bra om i synnerhet utländska fartyg informeras om utsläppsförbuden och om systemet med "ingen specialavgift som tillämpas för toalettavfall i Finland. Enligt utlåtandena bör det också informeras om påföljder och ändringsökande t.ex. via Transport- och kommunikationsverket och skeppsmäklarna. Vidare önskades det att hamnarna strävar efter att på ett enhetligt och tydligt sätt informera om tillbudsstående avfallshanteringstjänster, och i synnerhet om möjligheterna till verksamhet i enlighet med de nya kraven.

Ett flertal remissinstanser önskade också att Finland strävar efter att främja en minskning av utsläppen från sjötransporter, och i synnerhet ett förbud mot utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar på Östersjön också utanför Finlands territorialvatten. Ålands landskapsregering ansåg att förslagen är motiverade också för att skydda Ålands vattenområden och Östersjön i stort.

Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf ansåg det viktigt att fritidsbåtar lämnas utanför tillämpningsområdet för de föreslagna utsläppsförbuden. Baltic Sea Action Group föreslog ett uttryckligt förbud mot dumpning av slam från toalettavfallsanläggningar, vilket inte ansågs nödvändigt mot bakgrund av de internationella bestämmelserna.

Carnival Corporation & PLC uttryckte vissa farhågor eller frågor om de föreslagna förbuden mot utsläpp från fartyg. Företaget frågade vad som avses med tvättvatten som renats i svavelskrubbar, vilka begränsningar eller behandlingssätt som avses i bestämmelserna om behandlat grävatten och huruvida förbudet mot utsläpp av behandlat toalettavfall också tillämpas på för passagerarfartyg vars anläggningar för behandling av toalettavfall har godkänts i enlighet med resolution MEPC.275(69). Frågorna föranledde inga ändringar.

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

I remissvaren ansågs det viktigt att EU-bestämmelserna verkställs effektivt för att uppnå utsläppsminskningar och skapa rättssäkerhet. Därför fick de kompletterande nationella bestämmelserna allmänt stöd.

Det föreslagna undantaget för öar fick stöd i utlåtandena som ett sätt att behärska kostnadsnivån, bl.a. från rederier, och mötte motstånd för att det försvagar utsläppsminskningen bl.a. av skyddsorganisationer. En del remissinstanser ansåg det viktigt att undantaget för öar endast gäller för viss tid. Det fästes också vikt vid den bristfälliga uppskattningen av utsläppsvolymer. Suomen Biokerto ja Biokaasu ry ansåg att intäkter från utsläppshandel kan användas för att kompensera snedvridningen av konkurrensen till följd av att undantaget för öar införs, trots att intäkterna från utsläppshandeln i princip bör användas för ändamål som faktiskt stöder finska fartygs omställning till alternativa bränslen.

Hamnarna i Finland rf fäste vikt vid att påföljdsavgifterna redovisas till staten, trots att försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning innebär att hamnen går miste om intäkter från avgifter som tas ut för användning av landströmsförsörjning. Därför föreslås föreningen att påföljdsavgiften för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning ska styras tillbaka till hamnen i fråga. Dessutom föreslår föreningen att de variabler i eurobelopp som används vid uträkningen av påföljdsavgiftens belopp ska knytas

till index. Under den fortsatta beredningen konstaterades det att beslut om användningen av intäkterna från påföljdsavgifterna fattas i normalt budgetförfarande, och därför är det inte möjligt att i denna proposition binda avgiftsintäkterna till ett visst ändamål. Under den kommande beredningen är det dock möjligt att beakta hamnarnas önskemål. En bindning till index är inte möjlig att genomföra, eftersom förordningen förutsätter att formelerna i bilagan till den ska tillämpas i fråga om avgifternas belopp.

I några utlåtanden föreslogs det att utöver hamninnehavare också en skeppsmäklare eller någon annan företrädare för fartyget ska bemyndigas att sköta de myndighetsuppgifter som berör meddelanden om fartygs användning av landströmsförsörjning. HaminaKotka Satama Oy anmärkte att de uppgifter i anslutning till förordningen som föreslås för hamninnehavarna kommer att medföra merarbete och nya uppgifter för hamnarna jämfört med nuläget, vilket leder till ett tryck att höja kundernas avgifter och därmed bidrar till höjda transportkostnader för sjötransporter.

I fråga om alternativa bränslen ansågs det viktigt att eventuella miljörisker med alternativa bränslen utreds och att hållbarheten säkerställs, samt att produktionen av flytande biometan utökas i Finland. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry kommenterade avsnittet om framtidsutsikter för alternativa drivmedel och betonade biobränslenas betydelse på lång sikt.

Rederierna i Finland föreslog ett tillägg till 7 a kap. 11 §, enligt vilket hamninnehavaren ska lämna ett intyg och ett kvitto, i vilket den totala mängden landström som fartyget förbrukat anges i kilowattimmar. Det förslaget genomfördes dock inte under den fortsatta beredningen, eftersom utvecklingen av regler om informationsutbyte som gäller hela EU pågår. Skyldigheterna börjar tillämpas först 2030, och därför hinner nationella författningsändringar göras senare om det anses behövt mot bakgrund av EU-reglerna.

Rättsregistercentralen framförde i huvudsak författningstekniska kommentarer, utifrån vilka små ändringar har gjorts i motiveringarna till de föreslagna ändringarna i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Transport- och kommunikationsverket påpekade att rapporteringsformalitetserna och informationsutbytet mellan fartyg och hamn som har samband med förordningen förutsätter att systemet för hantering av information inom sjöfarten utvecklas. Den kostnad verket beskriver uppkommer dock oberoende av det nationella genomförandet, och därför har kostnaden inte o denna proposition tagits in i beskrivningen av konsekvenser för myndigheterna till följd av de nationella bestämmelser som kompletterar förordningen.

Infrastrukturförordningen

Merparten av remissinstanserna hade inga kommentarer till förslaget att ålägga hamninnehavarna att erbjuda landströmsförsörjning i enlighet med förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel. Exempelvis Finlands hamnar rf konstaterade att hamninnehavarna i kust- och inlandshamnar som hör till EU:s TEN-T-nät ansvarar för att kraven enligt infrastrukturförordningen uppfylls, och att föreningen inte har några ytterligare kommentarer till detta. En del remissinstanser meddelade uttryckligen att de understöder ändringarna eller anser det vara ett bra steg framåt att landströmsförsörjning tillhandahålls i hamnar.

En del remissinstanser påpekade vilka investeringskostnader landströmsförsörjningen medför, samt att fartygen tills vidare inte har motsvarande beredskap att utnyttja landströmsförsörjning i hamn som hamnarnas beredskap att tillhandahålla landströmsförsörjning. HaminaKotka

Satama Oy betonade att tillräckligt ekonomiskt stöd bör säkerställa för kostnaderna för byggande av landströmsförsörjning för att det ska vara möjligt att avskrika byggnadsinvesteringarna. Därför föreslog SSAB Europe Oy också en ytterligare övergångsperiod, men förordningen tillåter ingen nationell prövning i fråga om när tillämpningen inleds. Det finns också skäl att notera att förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport förutsätter att fartyg av de typer och storleksklasser som motsvarar skyldigheterna enligt infrastrukturförordningen använder landströmsförsörjning när de ligger i hamn. Ett fartyg får avvika från skyldigheten endast med hjälp av utsläppsfri teknologi, men utvecklingen av sådan teknologi sker endast på lång sikt. Hamnarna har möjlighet att slå ut investeringskostnaderna på de avgifter som tas ut av fartygen. Dessutom gäller förordningen alla hamnar som uppfyller vissa villkor och medför därför ingen snedvridning av konkurrensen mellan hamnar inom EU, och därför har utlåtandena inte föranlett några ändringar under den fortsatta beredningen.

Transport- och kommunikationsverket framförde en preciserande bedömning av sina kostnader till följd av de bestämmelser som kompletterar infrastrukturförordningen, vilken har beaktats i bedömningen av konsekvenser för myndigheterna i regeringens proposition.

Hongkongkonventionen

Merparten av remissinstanserna hade inga kommentarer till godkännandet och ikraftsättandet av Hongkongkonventionen eller till den nationella lagstiftning som har samband med konventionen. En del remissinstanser uttalade sitt uttryckliga stöd. Hongkongkonventionens ikraftträdande ansågs vara ett globalt viktigt steg för att behärska verksamhet som är skadlig för miljön och för personalens hälsa vid fartygsåtervinningsanläggningar.

Social- och hälsovårdsministeriet, som ansvarar för arbetarskyddslagstiftningen, anmärkte på några föråldrade författningshänvisningar i motiveringstexten i propositionen; de har korrigerats under den fortsatta beredningen.

Ändringar i MARPOL-konventionen

Merparten av remissinstanserna hade inga kommentarer till ändringarna i MARPOL-konventionen. De miljöorganisationer som lämnade utlåtanden uppgav att de stöder förslagen. Dessutom ansåg miljöministeriet det viktigt för att bestämmelserna ska vara förutsägbara, enhetliga och effektiva att skyldigheterna enligt de internationella bestämmelserna i Finland också utsträcks till att omfatta inrikes fart och fartyg som opererar på Finlands inre farvatten.

Miljöministeriet framförde en del frågor om konsekvenserna av ändringarna i MARPOL-konventionen. Motiveringstexten i propositionen har preciserats så att den bättre besvarar de frågorna.

i fråga om helhetsöversynen av bilaga VI till konventionen, dvs. resolution MEPC:328(76), betonade Rederierna i Finland att Finland i samband med den nya översynen av bestämmelsen om utsläppsminskning bör sträva efter att påverka så att undantagen för isförstärkta fartyg i IMO:s temporära anvisning för uträkning (resolution MEPC.355(78), anvisning "G5") blir bestående så länge bestämmelserna är i kraft. Detta motsvarar Finlands nuvarande ståndpunkt vid de pågående förhandlingarna om utsläppsminskningar inom IMO, och därför föranleder anmärkningen inga åtgärder.

Myndighetsuppgifter

I flera remissvar kommenterades framställningen om konsekvenser för myndigheterna och de kostnader de medför.

Finansministeriet påpekade de angivna konsekvenserna för myndigheterna och ansåg det bra att avsikten är att myndigheterna ska täcka sina resursbehov till följd av ändringarna med befintliga resurser. I fråga om detta påpekade ministeriet att eventuella bedömningar av resursbehovet bör beakta ekonomisk-politiska ministerutskottets riktlinje, enligt vilken befintliga uppgifter i regel ska slopas eller effektivieras när nya uppgifter påförs. I fråga om enskilda nya uppgifter som medför några årsverken sker slopandet eller effektiveringen av uppgifter i regel inom det berörda ministeriets huvudtitel. Beslut om nationell resurstilldelning fattas i budgeten och i planen för de offentliga finanserna.

Inrikesministeriet, som även företräder Gränsbevakningsväsendet, föreslog att skrivningen om att Gränsbevakningsväsendet avser att täcka sitt resursbehov för tillsynen över utsläppsförbuden med befintliga resurser ska strykas. Förslaget har inte genomförts, av de skäl som beskrivs i finansministeriets utlåtande. Inrikesministeriet föreslog också en lagteknisk precisering eller alternativt ett förtydligande i specialmotiveringen för undvikande av missförstånd i fråga om det geografiska tillämpningsområdet för utsläppsförbuden och de tillsynsuppgifter som gäller dem. Förslaget har beaktats i den fortsatta beredningen. Dessutom föreslog inrikesministeriet en precisering av avsnittet om tillsynsuppgifternas konsekvenser för myndigheterna. I fråga om förbudet mot utsläpp av grävatten föreslog inrikesministeriet kompletterande krav som stöder tillsynen, bl.a. i fråga om tillräcklig tankkapacitet, dagboksanteckningar och stängning av fartygets överbordventil. Sådana kompletterande krav har redan under remissrundan beretts i samråd med Gränsbevakningsväsendets stab och Transport- och kommunikationsverket, och de kompletterande förslagen har tagits in i den proposition som getts till riksdagen.

Polisstyrelsen och inrikesministeriet föreslog ändringar i 12 kap. 8 § om polisens tillsynsuppgifter, så att tillsynen över förbuden mot utsläpp av grävatten och skrubbvatten och rester som avskiljs från svavelskrubbar inte hör till polisens självständiga tillsynsansvar utan är uppgifter i vilka polisen deltar. Under den fortsatta beredningen har propositionen ändrats enligt förslaget.

Miljöministeriet påpekade att NTM-centralernas och regionförvaltningsverkens tillstånds- och tillsynsuppgifter håller på att samlas hos ett nytt riksomfattande tillstånds- och tillsynsverk, vilket också påpekas i propositionen. De nya uppgifter som följer av konventionen behöver dock tillfälligt anvisas vissa myndigheter, eftersom konventionen träder i kraft omkring ett halvt år innan det nya tillstånds- och tillsynsverket avses inleda sin verksamhet. Ministeriet konstaterar att NTM-centralen i Egentliga Finland i huvudsak ska ha det tillfälliga ansvaret för uppgifterna, och att den enda nedmonteringsanläggning för fartyg i Finland som godkänts som fartygsåtervinningsanläggning enligt EU:s fartygsåtervinningsförordning finns på dess område. Godkännandet av konventionen kan också medföra uppgifter för regionförvaltningsverket i Södra Finland, om den nedmonteringsanläggningen för fartyg ansöker om ändring av miljötillståndet så att det också omfattar nedmontering av fartyg enligt Hongkongkonventionen. Ministeriet betonar att de förändringar i paragrafer som inverkar på miljömyndigheternas uppgifter bör samordnas med det under beredning varande lagstiftningsprojekt som gäller en reform av regionförvaltningen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland (VARELY) ansåg sig behöva nya resurser för skötseln av de föreslagna uppgifterna. Dessutom påpekade den att den föreslagna ändringen av 108 § i avfallslagen inte motsvarar motiveringen till paragrafen, eftersom den rätt att få information som nämns i motiveringen inte ingår i lagförslaget. Slutligen föreslog VARELY att den själv ska få rätt att få information om eventuella arbetarskyddsbrott vid

nedmonteringsanläggningen för fartyg. Under den fortsatta beredningen har inga ytterligare resurser föreslagits för VARELY, på grund av ekonomisk-politiska ministerutskottets riktlinje som finansministeriet nämner. VARELY:s övriga förslag har beaktats i den fortsatta beredningen.

En del remissinstanser önskade att de tillsynsuppgifter som gäller nedmontering av fartyg inte ska fördelas på olika myndigheter. Önskemålet har inte kunnat beaktas, eftersom myndighetsuppgifterna ska följa myndigheternas allmänna uppgifter.

Londonprotokollet

Merparten av remissinstanserna hade inget att anföra om förslagen. Finlands naturskyddsförbund och WWF Finland ansåg att förslagen var bra och värda understöd.

Övriga iakttagelser

Över huvud taget ansåg remissinstanserna att skyddet av den marina miljön och Finlands territorialvatten är väldigt viktigt. I flera utlåtanden betonades dock behovet av förutsägbara och stabila bestämmelser som gör det möjligt att planera investeringar och bereda sig på framtida kostnader i näringsverksamheten. Dessutom betonades olika regleringsinstruments sammanlagda konsekvenser.

Justitieministeriet framförde i sitt utlåtande flera kommentarer i fråga om de föreslagna påföljderna och myndighetsuppgifterna samt om förslagets grundlagsenlighet. Motiveringarna angående administrativa påföljder och avsnittet om propositionens förhållande till grundlagen har kompletterats utifrån kommentarerna. Dessutom framförde justitieministeriet några förslag till lagtekniska ändringar, som har genomförts under den fortsatta beredningen. Utlåtandet föranledde dock inga egentliga ändringar i författningsförslagets innehåll.

Ålands landskapsregering hänvisade till språkraven i självstyrelselagen för Åland, och i utlåtandet har endast de delar av regeringens proposition som var tillgängliga på svenska beaktats. Landskapsregeringen beskrev fördelningen av lagstiftningsbehörigheten enligt självstyrelselagen. Eftersom det som framförs i regeringens proposition i fråga om behörighetsfördelningen motsvarar landskapsregeringens påpekanden har de inte föranlett några ändringar under den fortsatta beredningen.

Polisstyrelsen ansåg att den föreslagna möjligheten till undantag gör polisens fartyg är viktig och behövlig.

Försvarsministeriet konstaterade att Marinens äldre fartygs konstruktion inte gör det möjligt att iaktta förbudet mot utsläpp av grävatten, och att undantaget enligt 4 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten som berör konstruktion eller funktion därför ska tillämpas på de fartygen vid tillämpning av lagen på Försvarsmaktens fartyg.

Utrikesministeriet framförde i sitt utlåtande beredningstekniska påpekanden i fråga om godkännandet och ikraftsättandet av internationella förpliktelser, som har beaktats under den fortsatta beredningen.

Transport- och kommunikationsverket lyfte fram ett behov som identifierats inom verket att komplettera bestämmelserna om skeppsmätare, besiktningsmän och inspektörer i miljöskyddslagen och fartygssäkerhetslagen. Kontaktuppgifter för skeppsmätare, besiktningsmän och inspektörer som utses med stöd av de lagarna har med stöd av samtycke

publicerats på Transport- och kommunikationsverkets webbplats för att kunder ska kunna kontakta dem. De senaste tidernas utveckling inom dataskyddslagstiftningen har dock lett till att man inom Transport- och kommunikationsverket ansett att det finns behov av att föreskriva i lag om publiceringen av sådana personers kontaktuppgifter på webbplatsen.⁴⁸ Därför föreslår Transport- och kommunikationsverket att det föreskrivs om publicering av uppgifter om skeppsmätare, besiktningsmän och inspektörer som utsetts för sjöfarten på motsvarande sätt i fartygssäkerhetslagen och i miljöskyddslagen för sjöfarten. Verkets förslag har genomförts under den fortsatta beredningen.

7 Bestämmelserna i IMO:s konventioner och deras förhållande till Europeiska unionens och Finlands lagstiftning

7.1 Hongkongkonventionen

Endast stater kan vara parter i Hongkongkonventionen. EU har dock antagit en fartygsåtervinningsförordning, i vilken en del av bestämmelserna sätts i kraft. Hongkongkonventionen jämföras därför med ett blandat avtal. Finland har föreskrivit om de frågor som berör fartygsåtervinningsförordningen i vilka EU inte kan meddela bestämmelser och om de frågor i vilka fartygsåtervinningsförordningen ger medlemsstaterna prövningsrätt. Nedan refereras konventionens innehåll och bedöms förhållandet mellan å ena sidan bestämmelserna i konventionen, å andra sidan Finlands och EU:s lagstiftning till den del bestämmelserna täcker frågor som regleras i fartygsåtervinningsförordningen.

Artikel 1. Allmänna skyldigheter. I artikeln fastställs de fördragsslutande parternas allmänna skyldigheter. Enligt 1 punkten förbinder sig konventionsstaterna att se till att konventionens regler får fullständig och total effekt. I artikeln refereras också konventionens syfte. I 2 punkten anges det att konventionen inte förhindrar parterna att vidta striktare åtgärder för fartygsåtervinning för att reducera negativa effekter. I 3 punkten föreskrivs det om samarbetsplikt mellan konventionsstaterna för att uppnå ett effektivt genomförande, uppfyllande och efterlevnad av konventionen. En bestämmelse av motsvarande slag finns i artikel 22.3 i fartygsåtervinningsförordningen. Den gäller dock enbart EU:s medlemsstater, medan bestämmelsen i konventionen gäller alla konventionsstater. I artikel 1.4 i konventionen uppmanas konventionsstaterna att sträva efter att fortsätta utveckla tekniker och metoder. I 5 punkten i artikeln föreskrivs att bilagorna ska ses som en del av konventionen.

Artikel 2. Definitioner. Artikeln innehåller de viktigaste definitioner som är viktigast i konventionen. I artikeln definieras konventionen, administration, behörig myndighet, organisation, generalsekreterare, kommitté, fartyg, bruttodräktighet, farligt material, fartygsåtervinning, fartygsåtervinningsanläggning och fartygsåtervinningsföretag. Med konventionen avses Hongkongkonventionen. Med administration avses regeringen i den stat vars flagg fartyget har rätt att föra eller under vars myndighet fartyget lyder. Med behörig myndighet avses en eller flera statliga myndigheter som är utsedda av en konventionsstat för uppgifter relaterade till fartygsåtervinningsanläggningar inom statens jurisdiktion. Med organisation avses Internationella sjöfartsorganisationen IMO, med generalsekreterare organisationens generalsekreterare och med kommitté organisationens kommitté för skydd av den marina miljön.

⁴⁸ Regeringens proposition till riksdagen med förslag till ändring av lagen om transportservice ([LVM054:00/20232](#)).

I artikel 3 i EU:s fartygsåtervinningsförordning ingår i huvudsak motsvarande definitioner, men i fartygsåtervinningsförordningen definieras inte Hongkongkonventionen, organisation, generalsekreterare eller kommitté. Definitionerna av ansvarig myndighet/administration och fartygsåtervinningsföretag i fartygsåtervinningsförordningen avviker från definitionerna i konventionen. I förordningen avses med ansvarig myndighet en statlig myndighet som har utsetts av en medlemsstat att ansvara för uppgifter relaterade till fartyg som för den statens flagg eller verkar med den statens godkännande.

I den nationella sjöfartslagstiftningen föreskrivs om de definitioner som behövs i varje enskild lag, och definitionerna hör därför till området för lagstiftningen. Det föreslås att en definition av Hongkongkonventionen fogas till 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten, 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och 2 § i fartygssäkerhetslagen. Dessutom föreslås att det i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs vilken myndighet som svarar för de uppgifter som enligt konventionen ankommer på administrationen. En bestämmelse om behörig myndighet föreslås ingå i avfallslagen.

Artikel 3. Tillämpningsområde. I artikeln definieras konventionens tillämpningsområde. Konventionen tillämpas på som har rätt att föra en konventionsstats flagg eller lyder under dess myndighet och på fartygsåtervinningsanläggningar som verkar inom en konventionsstats jurisdiktion. I 2 och 3 punkten i artikeln föreskrivs om undantag från tillämpningen av konventionen. Enligt 2 punkten ska konventionen inte tillämpas på örlogsfartyg, marina stödtrupper eller andra fartyg som ägs eller drivs av en konventionsstat och som för tillfället enbart används i statlig, icke-kommersiell tjänst. Konventionen ska inte heller tillämpas på fartyg med bruttodräktighet mindre än 500 eller fartyg som under hela sin livslängd bara trafikerar flaggstatens vatten. Varje konventionsstat ska dock säkerställa att dessa fartyg handhas på ett sätt som överensstämmer med denna konvention, i den mån detta är rimligt och praktiskt möjligt. Enligt 4 punkten ska bestämmelserna i konventionen tillämpas på fartyg som för annat än en konventionsstats flagg på ett sådant sätt att dessa fartyg inte ges en förmånligare behandling.

Det föreskrivs om EU:s fartygsåtervinningsförordnings tillämpningsområde i artikel 2. Tillämpningsområdet för fartygsåtervinningsförordningen är avgränsat enligt fartygets storlek på samma sätt som i konventionen, och motsvarande undantag gäller statliga fartyg. Till vissa delar skiljer sig ändå konventionens och förordningens tillämpningsområde åt. Konventionen tillämpas på alla fartyg från konventionsstater, medan fartygsåtervinningsförordningen i huvudsak enbart tillämpas på fartyg som för EU:s medlemsstaters flagg. Endast artikel 12 tillämpas på fartyg som för ett tredjelands flagg och som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats. Eftersom förordningen inte till alla delar omfattar fartyg som inte för ett EU-lands flagg, bör lagstiftningen kompletteras i fråga om vilka intyg företagen ska ha samt vad som krävs av fartyg under tredjelandsflagg som importerats till Finland för nedmontering.

Också i skäl 9 i ingressen till fartygsåtervinningsförordningen uppmanas medlemsstaterna att anta lämpliga åtgärder för att säkerställa att fartyg som faller utanför tillämpningsområdet för denna förordning handhas på ett sätt som överensstämmer med denna förordning, i den mån detta är rimligt och praktiskt möjligt. I mån av möjlighet har de internationella miljöbestämmelserna för sjöfarten utsträcks till att också omfatta fartyg i inrikes fart, även om ingen internationell konvention kräver det. Vid genomförandet av EU:s fartygsåtervinningsförordning har ingen lagstiftning utfärdats om fartyg i inrikes fart. Eftersom bestämmelsen i konventionen är förpliktande i fråga om dem, föreslås det att fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 500 ska ha en förteckning över farliga material enligt fartygsåtervinningsförordningen innan de nedmonteras. Enligt 1 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas lagen på Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg, om inget

annat följer av deras särskilda konstruktion eller funktion. Av Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg krävs vanligen inga intyg enligt internationella konventioner, och inte heller enligt Hongkongkonventionen.

Tillsynen enligt 4 punkten genomförs vid hamnstatskontroller. Enligt 11 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ska det vid inspektion av fartyg vilkas flaggstat inte har förbundit sig till någon viss internationell konvention, och som därför inte har behövliga dokument, kontrolleras att fartyget inte i fråga om fartygssäkerheten i väsentlig mån avviker från de krav som ett finskt fartyg av motsvarande storlek i motsvarande fart ska uppfylla.

Artikel 4. Kontroll av fartygsåtervinning. Enligt artikeln ska varje konventionsstat kräva att fartyg som har rätt att föra dess flagg eller lyder under dess myndighet och fartygsåtervinningsanläggningarna inom dess jurisdiktion efterlever konventionens föreskrifter och vidta effektiva åtgärder för att säkerställa efterlevnad av föreskrifterna.

Regeln utgör ett allmänt krav på iakttagande av konventionen. Iakttagandet säkerställs genom att det föreskrivs om effektiva straff för åsidosättande av konventionen. Artikeln hör till området för lagstiftningen, men som sådan förutsätter den inga lagstiftningsåtgärder. Också enligt artikel 22 i fartygsåtervinningsförordningen ska medlemsstaterna vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att bestämmelserna genomförs. Enligt 108 a § i avfallslagen ska Finlands miljöcentral och Transport- och kommunikationsverket samarbeta för att förebygga sådant kringgående och sådan överträdelse av fartygsåtervinningsförordningen som avses i artikel 22 i fartygsåtervinningsförordningen. En förutsättning för beviljande av miljötillstånd för fartygsåtervinningsanläggningar är att anläggningen iakttar fartygsåtervinningsförordningen, och i sak också konventionen (se artikel 6). Tillståndsmyndigheten övervakar att miljöbestämmelserna iakttas.

Artikel 5. Besiktning av och certifiering av fartyg. Enligt artikeln ska varje konventionsstat se till att fartyg som för dess flagg eller agerar under dess myndighet är besiktigade och certifierade i enlighet med bestämmelserna i konventionens bilaga. I del C i bilagan till konventionen finns närmare bestämmelser om besiktning och certifiering, och deras förhållande till lagstiftningen behandlas i avsnittet om del C nedan.

I artikel 8 i fartygsåtervinningsförordningen föreskrivs om besiktning av fartyg och i artikel 9 om utfärdande av intyg. Bestämmelser om besiktning av fartyg finns i fartygssäkerhetslagen, och miljöskyddslagen för sjöfarten innehåller bestämmelser om de certifikat som krävs av fartyg för att förebygga förstöring av den marina miljön, och därför hör regeln till området för lagstiftningen.

Artikel 6. Auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar. Enligt artikeln ska varje konventionsstat se till att de fartygsåtervinningsanläggningar inom dess jurisdiktion som återvinner sådana fartyg som konventionen omfattar eller fartyg som får liknande behandling enligt artikel 3.4 i konventionen är auktoriserade enligt bestämmelserna i bilagan.

En motsvarande bestämmelse ingår i artikel 14 i EU:s fartygsåtervinningsförordning. Enligt den artikeln ska de behöriga myndigheterna auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar som är belägna inom deras territorium och som uppfyller de krav som anges i artikel 13 att genomföra fartygsåtervinning. Kraven enligt fartygsåtervinningsförordningen och enligt konventionen i fråga om auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar avviker delvis från varandra. Det ska föreskrivas nationellt om villkoren för auktorisering och om den auktoriserande myndigheten. Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen.

Artikel 7. Utbyte av information. I artikeln föreskrivs det att en konventionsstat som beviljat auktorisering till fartygsåtervinningsanläggningar på begäran ska förse Internationella sjöfartsorganisationen samt de konventionsstater som framlägger en begäran information om de uppgifter som legat till grund för auktoriseringen. Informationsutbytet ska ske snabbt och utan dröjsmål.

I EU:s fartygsåtervinningsförordning finns ingen motsvarande bestämmelse. Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att till miljöskyddslagen fogas bestämmelser om utbyte av information.

Artikel 8. Inspektion av fartyg. Enligt artikeln får ett fartyg som omfattas av konventionen inspekteras i vilken som helst hamn. Vid inspektionen kontrolleras att det ombord finns antingen ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material eller ett internationellt återvinningsintyg som, om det är giltigt, ska godkännas.

Om ett fartyg inte har ett giltigt intyg eller om det föreligger starka skäl att tro att fartygets skick eller utrustning i stor utsträckning avviker från uppgifterna i intyget och/eller del I förteckningen över farliga material, eller om det inte finns någon plan för hur del I i förteckningen över farliga material ska ses över, får en utökad inspektion företas.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen. En motsvarande bestämmelse ingår i artikel 11 i EU:s fartygsåtervinningsförordning. Inspektion av fartyg sker i EU:s medlemsstater i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll (nedan *direktivet om hamnstatskontroll*). Enligt direktivet kan kontroller gälla vilket som helst fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat. I Finland är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som svarar för hamnstatskontroller. I en bilaga till direktivet om hamnstatskontroll förtecknas de internationella konventioner och EU-rättsakter vilkas överensstämmelse ska kontrolleras vid hamnstatskontroller. Det föreskrivs om hamnstatskontroller i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, där det definieras vilka internationella konventioners efterlevnad som ska kontrolleras vid hamnstatskontroller. Det föreslås att Hongkongkonventionen ska nämnas i lagen, vilket innebär att den kommer att omfattas av hamnkontroller. Det föreslås om ingående inspektion av fartyg i 11 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Artikel 9. Uppdagande av överträdelser. Enligt 1 punkten i artikeln ska konventionsstaterna samarbeta för att upptäcka överträdelser och genomföra bestämmelserna i konventionen. Det föreskrivs om en motsvarande skyldighet i artikel 22 i EU:s fartygsåtervinningsförordning, men den gäller samarbete mellan EU:s medlemsstater. Bestämmelsen i konventionen hör inte till området för lagstiftningen.

Enligt punkt 2 i artikeln får en konventionsstat som har tillräckliga belegg för att ett fartyg agerar, har agerat eller har för avsikt att agera i strid med någon av konventionens bestämmelser begära att fartyget ska inspekteras när fartyget når en hamn eller offshore-terminal inom en konventionsstats jurisdiktion. En rapport ska upprättas över inspektionen, och den ska skickas till den konventionsstat som begärde inspektionen, den administration under vars myndighet fartyget lyder och organisationen för vidtagande av lämpliga åtgärder.

Punkt 2 i artikeln hör till området för lagstiftningen. I fartygsåtervinningsförordningen finns ingen motsvarande bestämmelse. I den nationella lagstiftningen föreskrivs det om inspektion av fartyg och om tillsyn över fartyg i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. I 7 § i den lagen föreskrivs om utförande av inspektioner ombord. Enligt den paragrafen ska inspektioner av fartygssäkerheten utföras så ofta och så effektivt som är nödvändigt för tillsynen och som förutsätts i för Finland bindande internationella överenskommelser eller nationella

bestämmelser och föreskrifter, Europeiska unionens lagstiftning eller nationella bestämmelser och föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket, som svarar för tillsynen, kan en konventionsstat meddela sina misstankar om att ett fartyg åsidosätter konventionen. I praktiken tar ämbetsverket sällan emot sådana anmälningar från andra fördragsslutande parter i internationella konventioner till vilka Finland förbundet sig. När en anmälan tas emot utförs en hamnstatskontroll ombord. En inspektionsrapport utarbetas över inspektionen enligt 8 § i tillsynslagen och den förs in i den elektroniska inspektionsdatabasen där den är tillgänglig för övriga fördragsslutande parter. Om ett fartyg kvarhålls eller driften av det begränsas, ska beslutet med stöd av 14 § 3 mom. i lagen anmälas till administrationen i fartygets flaggstat. Bestämmelserna i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten tillämpas också på fartyg som för finsk flagg.

Enligt punkt 3 i artikeln får den konventionsstat som utför inspektionen vidta åtgärder för att varna, kvarhålla, avvisa eller utestänga fartyget från sina hamnar, om fartyget befinner sig brutit mot konventionens bestämmelser. En konventionsstat som vidtar sådana åtgärder ska omedelbart underrätta fartygets administration samt IMO.

Punkt 3 i artikeln hör till området för lagstiftningen. I artikel 11.3 i fartygsåtervinningsförordningen ingår en motsvarande bestämmelse för fartyg som för en EU-stats flagg, och i artikel 12.5 för fartyg som för tredjelandsflagg. Enligt förordningen får dock sådana åtgärder endast vidtas om fartyget inte på behöriga myndigheters begäran lämnar dem ett intyg om överensstämmelse eller en förteckning över farliga material. Bestämmelsen i konventionen är mer vidsträckt, eftersom enligt den också stränga åtgärder får vidtas vid åsidosättande av vilken som helst bestämmelse i konventionen. Nationella bestämmelser om kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning och förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord finns i 14 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Enligt punkt 4 i artikeln ska en konventionsstat som mottar en begäran om inspektion från en annan konventionsstat tillsammans med tillräckliga belegg för att en fartygsåtervinningsanläggning agerar, har agerat eller har för avsikt att agera i strid med någon av konventionens bestämmelser inspektera fartygsåtervinningsanläggningen inom sin jurisdiktion. Över inspektionen ska upprättas en rapport som ska skickas till den konventionsstat som begärde inspektionen, inklusive information om vilka åtgärder som har vidtagits eller eventuellt kommer att vidtas, samt till organisationen för lämpliga åtgärder

Punkt 4 i artikeln hör till området för lagstiftningen. I fartygsåtervinningsförordningen finns ingen motsvarande bestämmelse. Enligt 23 § i miljöskyddslagen är den statliga tillsynsmyndigheten, det vill säga den regionala närings-, miljö- och trafikcentralen, behörig tillsynsmyndighet för tillstånd som den statliga tillståndsmyndigheten (regionförvaltningsverket) beviljat. Bestämmelser om tillsynsåtgärder finns bl.a. i 168, 169 och 172 § i miljöskyddslagen. Enligt 169 § i den lagen ska tillsynsmyndigheten företa en inspektion, om den har fått en anmälan om olägenhet eller om det skett en olycka eller av någon annan motsvarande orsak. Bestämmelsen omfattar skyldigheten att vidta inspektioner när myndigheten får en begäran om inspektion från en annan konventionsstat. Det föreslås att till bestämmelsen fogas en skyldighet för tillsynsmyndigheten att vidta en inspektion sända rapporten över inspektionen samt uppgifter om de åtgärder som vidtas med anledning av inspektionen till Närings- trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, som med stöd av det nya 169 § 2 mom. ska lämna uppgifterna till den part som gjort anmälan samt till IMO. Det föreslås att en bestämmelse om anmälan till IMO enligt artikel 9 i konventionen ska ingå i miljöskyddslagen för sjöfarten (8 a kap. 2 §).

Artikel 10. Överträdelser. I artikeln bestäms det att alla överträdelser av konventionen ska förbjudas genom nationell lagstiftning. Beträffande överträdelse av skyldigheter som gäller fartyg ska sanktioner vara föreskrivna oavsett var överträdelsen sker. Om en konventionsstat informerar administrationen om en sådan överträdelse, ska administrationen undersöka saken. Administrationen får begära att konventionsstaten lämnar ytterligare bevis för den påstådda överträdelsen. Om administrationen anser att tillräckliga bevis föreligger för att kunna väcka talan med anledning av den påstådda överträdelsen, ska den påbörja rättegångarna så fort som möjligt i enlighet med sin lagstiftning. Administrationen ska omedelbart underrätta den konventionsstat som anmälde den påstådda överträdelsen och organisationen om de åtgärder som vidtagits. Om administrationen inte har vidtagit några åtgärder inom ett år efter att mottagit informationen, ska den underrätta den anmälande konventionsstaten och organisationen om varför inga åtgärder vidtagits.

För överträdelser som begås av fartygsåtervinningsanläggningar ska sanktioner vara föreskrivna enligt lagstiftningen i den konventionsstat inom vars jurisdiktion fartygsåtervinningsanläggningen ligger. Om konventionsstaten informeras av en annan konventionsstat om en överträdelse ska konventionsstaten undersöka saken och den får även begära att den anmälande konventionsstaten lämnar ytterligare bevis för den påstådda överträdelsen. Om konventionsstaten anser att tillräckliga bevis föreligger för att kunna väcka talan med anledning av den påstådda överträdelsen, ska den påbörja rättegångarna så fort som möjligt i enlighet med sin lagstiftning. Konventionsstaten ska omedelbart underrätta den anmälande konventionsstaten och organisationen om de åtgärder som vidtagits. Om konventionsstaten inte har vidtagit några åtgärder inom ett år efter att mottagit informationen, ska den underrätta den anmälande konventionsstaten och organisationen om varför inga åtgärder vidtagits. Det föreslås att till 169 § i miljöskyddslagen fogas en skyldighet för den myndighet som svarar för tillsynen över en fartygsåtervinningsanläggning att meddela de uppgifter som anges i artikeln till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, som ska lämna uppgifterna till den part som gjort anmälan samt till IMO.

Enligt punkt 2 i artikeln ska alla överträdelser av bestämmelserna i denna konvention vara förbjudna inom varje konventionsstats jurisdiktion, och varje konventionsstat ska ha föreskrivit sanktioner i sin lagstiftning. När en överträdelse sker ska konventionsstaten antingen se till att vidta rättsliga åtgärder i enlighet med sin lagstiftning eller delge fartygets administration de uppgifter om och bevis på en överträdelse som konventionsstaten eventuellt har i sin besittning.

Enligt punkt 3 i artikeln ska sanktionerna vara adekvata.

I artikel 22 i EU:s fartygsåtervinningsförordning åläggs medlemsstaterna att föreskriva om straff för överträdelse av bestämmelserna. Bestämmelser om påföljder för åsidosättande av skyldigheterna enligt fartygsåtervinningsförordningen finns i miljöskyddslagen för sjöfarten, i fartygssäkerhetslagen, i avfallslagen och i 48 kap. i strafflagen. I Finland förbjuds installation av farliga material i fartyg och användning av dem i nya fartyg redan med stöd av fartygsåtervinningsförordningen. Åsidosättande av den skyldighet som gäller förteckningen över farliga material är straffbart enligt 13 kap. 3 § 5 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Försummelse att föra förteckningen gäller såväl finska som utländska fartyg. Enligt 147 § 1 mom. 24 punkten i avfallslagen är det dessutom straffbart att åsidosätta skyldigheten enligt artikel 7 i fartygsåtervinningsförordningen att utarbeta en återvinningsplan för fartyget. Det föreslås att till dessa bestämmelser fogas motsvarande straffbestämmelser för åsidosättande av skyldigheter som gäller förteckningen över farliga material och certifikat vid nedmontering av fartyg enligt Hongkongkonventionen. Dock behöver det inte föreskrivas om straff för att ett fartyg inte iakttar ett förbud eller en begränsning som gäller installation av farliga material i fartyg enligt Hongkongkonventionen, eftersom det i 13 kap. 3 § 1 mom. 10 b punkten i

miljöskyddslagen för sjöfarten redan föreskrivs om straff för detta med stöd av fartygsåtervinningsförordningen. Enligt 48 kap. 1 § 7 punkten i strafflagen kan det för åsidosättande av fartygsåtervinningsförordningen dömas till böter eller fängelse i högst två år, om den förteckning över farliga material som avses i artikel 5 i den förordningen inte är uppdaterad när ett fartyg transporteras till en fartygsåtervinningsanläggning, eller om ett fartyg transporteras för nedmontering till någon annan fartygsåtervinningsanläggning än en sådan som nämns i den europeiska förteckningen enligt artikel 16 i den förordningen. Straff kan då utdömas om gärningen har begåtts uppsåtligen eller av grov oaktsamhet och är ägnad att förorena miljön, orsaka andra motsvarande skadliga förändringar i miljön, skräpa ned miljön eller föroarsaka fara för hälsan. Det behöver inte föreskrivas om något motsvarande straff med stöd av Hongkongkonventionen, eftersom gärningen redan är förbjuden med stöd av fartygsåtervinningsförordningen enligt den paragraf som nämns ovan. En fartygsåtervinningsanläggningens eventuella verksamhet som strider mot lagen eller mot tillståndsvillkoren eller verksamhet utan tillstånd kan också vara straffbar med stöd av 48 kap. 1–4 § i strafflagen.

I 12 och 13 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten finns dessutom bestämmelser om myndigheternas inspektionsrätt och om tvångsmedel. Bestämmelser om straffrättsliga befogenheter gällande utländska fartyg finns i 13 kap. i den lagen. I 18 kap. i miljöskyddslagen finns bestämmelser om tillsynsmyndighetens befogenheter vid inspektion av fartygsåtervinningsanläggningar. Tillsynsmyndigheten har omfattande befogenheter att ingripa i verksamhet som kan medföra miljöförstörelse eller fara för människornas hälsa.

Regeln hör i sin helhet till området för lagstiftningen.

Artikel 11. Otillbörlig försening och kvarhållande av fartyg. I punkt 1 föreskrivs det att alla tänkbara åtgärder ska vidtas för att undvika att ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas enligt artiklarna 8, 9 eller 10 i konventionen. Enligt punkt 2 har ett fartyg som otillbörligen kvarhållits eller försenats enligt artiklarna 8, 9 eller 10 i konventionen rätt till kompensation för eventuella förluster eller skador som det åsamkats.

Bestämmelserna gäller individens rättigheter och skyldigheter, och hör således till området för lagstiftningen. I 7 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreskrivs om utförande av inspektioner ombord och i 22 § om ersättning för skada som uppkommit till följd av fel eller försummelse som tillsynsmyndigheten åsamkat då den utfört en uppgift enligt den lagen. I EU:s fartygsåtervinningsförordning finns inga motsvarande bestämmelser.

Artikel 12. Förmedling av information. Enligt artikeln ska varje konventionsstat rapportera flera olika uppgifter till IMO. Dessa uppgifter är 1) en förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som är auktoriserade i enlighet med konventionen och verkar under konventionsstatens jurisdiktion, 2) kontaktinformation till behöriga myndigheter inklusive en enda kontaktpunkt för konventionsstaten, 3) en förteckning över erkända organisationer och utsedda inspektörer som är behöriga att agera för konventionsstatens räkning samt över särskilda skyldigheter och villkor gällande den delegerade behörigheten. Till IMO ska också lämnas 4) en årlig förteckning över fartyg som för konventionsstatens flagg och för vilka ett internationellt återvinningsintyg har utfärdats, och 5) en årlig förteckning över fartyg som återvunnits inom konventionsstatens jurisdiktion. Vidare ska det lämnas information 6) om överträdelser av konventionen, och 7) åtgärder som vidtagits gentemot fartyg och fartygsåtervinningsanläggningar inom konventionsstatens jurisdiktion. Vid behov får IMO vidarebefordra uppgifterna.

I EU:s fartygsåtervinningsförordning åläggs medlemsstaterna att lämna samma typ av information till EU-kommissionen, men inte till IMO. Eftersom bestämmelsen hör till området för lagstiftningen föreslås det att till 8 a kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten fogas en uppgift för Transport- och kommunikationsverket att rapportera de uppgifter konventionen förutsätter och uppgifter om klassificeringssällskap till IMO. Vidare föreslås att till 169 § i miljöskyddslagen fogas en skyldighet för Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland att underrätta IMO om åtgärder som riktas mot fartygsåtervinningsanläggningar.

Artikel 13. Tekniskt bistånd och samarbete. I artikeln ingår bestämmelser om att konventionsstaterna åtar sig att samarbeta med andra konventionsstater och via IMO och att ge varandra tekniskt bistånd. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

Artikel 14. Tvistlösning. Enligt artikeln ska konventionsstaterna lösa alla tvister sinsemellan gällande tolkning eller tillämpning av denna konvention genom förhandling eller annan fredlig metod som de enats om, som t.ex. kan vara medling, skiljedom eller anlitande av regionala arrangemang. Eftersom konventionen inte förutsätter en obligatorisk tvistlösningsmetod bör bestämmelsen inte till området för lagstiftningen.

Artikel 15. Förhållande till internationell rätt och andra internationella avtal. Enligt artikeln ska inga bestämmelser i konventionen påverka staternas rättigheter och skyldigheter enligt Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 och enligt internationell sedvanerätt till sjöss. Vidare förskrivs det att bestämmelserna i konventionen inte heller ska påverka konventionsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt andra relevanta och tillämpbara internationella överenskommelser. Bestämmelserna hör inte till området för lagstiftningen.

Artikel 16. Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning. Artikeln innehåller sedvanliga bestämmelser om undertecknande av protokollet, om dess ratificering, godtagande och godkännande samt om anslutning till det. Bestämmelserna hör inte till området för lagstiftningen. Det föreslås att Finland förbinder sig till konventionen genom att godkänna den.

Artikel 17. Ikraftträdande. Artikeln innehåller bestämmelser om konventionens ikraftträdande. Konventionen träder i kraft 24 månader efter den dag då tre villkor för ikraftträdandet uppfylls. Ett villkor är att minst 15 stater har undertecknat konventionen utan reservationer i fråga om ratifikation, godtagande eller godkännande eller har deponerat nödvändiga instrument för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning. Ett ytterligare villkor är att de staternas sammanlagda handelsflotta uppgår till minst 40 % av världshandelsflottans bruttodräktighet. Det tredje villkoret är att de staternas sammanlagda maximala årliga fartygsåtervinningsvolym under de föregående tio åren är minst tre procent av den sammanlagda bruttodräktigheten hos de staternas handelsflotta. Bestämmelserna hör inte till området för lagstiftningen.

Artikel 18. Ändringar. Artikeln innehåller bestämmelser om ändring av konventionen. Konventionen kan ändras antingen utifrån organisationens prövning eller vid en konferens. I punkt 2 ingår bestämmelser om ändringsförfarandet och ändringars ikraftträdande. Enligt punkt 4 ska en konventionsstat som har vägrat att godta en ändring i bilagan betraktas som en icke-konventionsstat endast med avseende på tillämpningen av ändringen i fråga. Punkt 5 och 6 innehåller bestämmelser om förfarandet. Bestämmelserna hör inte till området för lagstiftningen.

Artikel 19. Frånträde. I artikeln ingår bestämmelser om hur det är möjligt att frånträda konventionen. En konventionsstat får säga upp konventionen efter att två år förflutit räknat från

konventionens ikraftträdande för konventionsstaten i fråga. I punkt 2 föreskrivs det om uppsägningsförfarandet. Bestämmelserna hör inte till området för lagstiftningen.

Artikel 20. Depositarie. Enligt artikeln ska konventionen deponeras hos IMO:s generalsekreterare, som ska överlämna bestyrkta kopior av konventionen till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till den. I punkt 2 förtecknas generalsekreterarens övriga uppgifter som berör deponeringen. Bestämmelserna hör inte till området för lagstiftningen.

Artikel 21. Språk. Enligt artikeln har konventionen upprättats i ett enda original på arabiska, kinesiska, engelska, franska, ryska och spanska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

BILAGA - REGLER FÖR SÄKER OCH MILJÖRIKTIG ÅTERVINNING AV FARTYG

I bilagan till konventionen finns materiella bestämmelser om krav på fartyg och fartygsåtervinningsanläggningar. Bilagan är en väsentlig del av konventionen. Den består av fyra kapitel, som innehåller allmänna regler, krav på fartyg, krav på fartygsåtervinningsanläggningar samt rapporteringskrav. Kapitel 2 är indelat i tre delar. Del A innehåller krav på design, konstruktion, drift och underhåll av fartyg. I del B föreskrivs det om förberedelser för återvinning av fartyg och del C innehåller bestämmelser om besiktningar, intyg och deras giltighet. Ett ytterligare tillägg till bilagan med materiella bestämmelser är de dokumentmallar som kompletterar den.

KAPITEL 1 - ALLMÄNNA REGLER

Regel 1. Definitioner. Regeln innehåller de definitioner som är centrala för bilagan. I regeln definieras termerna kompetent person, arbetsgivare, existerande fartyg, nytt fartyg, ny installation, säkert att beträda, säker för heta arbeten, fartygsägare, anläggningsinspektör, intyg om slutförd återvinning, tanker och arbetstagare.

I EU:s fartygsåtervinningsförordning definieras kompetent person, nytt fartyg, säkert att beträda, säker för heta arbeten, fartygsägare, anläggningsinspektör, intyg om slutförd återvinning, tanker och arbetstagare. Definitionerna av nytt fartyg, fartygsägare och intyg om slutförd återvinning skiljer sig åt mellan konventionen och förordningen. Enligt konventionen är ett fartyg nytt, om ett kontrakt om byggande av det är ingånget och övriga villkor uppfylls den dag då konventionen trädde i kraft eller därefter. I definitionen av intyg om slutförd återvinning i förordningen hänvisas det till kraven enligt förordningen i stället för till kraven enligt konventionen. I fartygsåtervinningsförordningen är den avgörande tidpunkten den dag då förordningen trädde i kraft. Eftersom förordningen redan trätt i kraft tillämpas den redan nu på nya fartyg, som ska uppfylla kraven enligt förordningen. Dessa skillnader medför ingen konflikt med konventionen, och det faktum att konventionen träder i kraft senare förutsätter inga lagstiftningsåtgärder i fråga om definitionerna. I konventionen definieras också termen fartygsägare på ett lite annat sätt, men i huvudsak är definitionernas innebörd densamma.

I förordningen definieras inte arbetsgivare eller existerande fartyg. I konventionen hänvisas det endast en gång till arbetsgivare, och den termen behöver inte definieras i den nationella lagstiftningen. Inte heller termen existerande fartyg behöver definieras, eftersom den definieras som ett fartyg som inte är ett nytt fartyg.

Definitionerna hör till området för lagstiftningen.

Regel 2. Allmän tillämplighet. Enligt regeln ska design, konstruktion, besiktning, certifiering, drift och återvinning av fartyg genomföras i enlighet med reglerna i bilagan, om inget annat

anges i konventionen. I enskilda artiklar i fartygsåtervinningsförordningen uttrycks ett innehåll som motsvarar denna regel. I artikel 4 i förordningen förbjuds installation av farliga material ombord på fartyg, artikel 8 gäller besiktningar och artikel 9 gäller intyg. I artikel 6 i förordningen ingår en skyldighet som gäller återvinning av fartyg. Regeln hör till området för lagstiftningen. Eftersom EU:s fartygsåtervinningsförordning, som till vissa delar innehåller striktare bestämmelser än Hongkongkonventionen, redan iaktas i Finland, förutsätter bestämmelsen dock inga ändringar i lagstiftningen.

Regel 3. Förhållande till andra normer, rekommendationer och riktlinjer. I regeln åläggs konventionsstaterna att vidta åtgärder för genomförande av kraven enligt reglerna i bilagan, beaktande relevanta och tillämpliga normer, rekommendationer och riktlinjer som utarbetats av Internationella arbetsorganisationen samt de relevanta och tillämpliga tekniska normer, rekommendationer och riktlinjer som utarbetats i enlighet med Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall. I artikel 13 i fartygsåtervinningsförordningen ingår en bestämmelse av samma typ, men i något mer omfattande form, i fråga om fartygsåtervinningsanläggningar. Bestämmelsen hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inga ändringar i lagstiftningen.

KAPITEL 2 - KRAV PÅ FARTYG

Del A - Design, konstruktion, drift och underhåll av fartyg

Regel 4. Kontroll av fartygs farliga material. Enligt regeln ska installation eller användning av farliga material som avses i tillägg 1 förbjudas och/eller begränsas på fartyg som för konventionsstatens flagg. Sådana material får inte installeras eller användningen av dem ska begränsas också på fartyg som befinner sig i konventionsstatens hamnar och varv. I tillägg 1 förbjuds bl.a. ämnen som innehåller asbest och polyklorerade bifenyler samt installation av material och ämnen som försvagar ozonskiktet.

i Finland är installation och användning av motsvarande material ombord på fartyg som för EU-staters flagg förbjuden med stöd av artikel 4 i fartygsåtervinningsförordningen. I förordningen ingår striktare krav i fråga om installation och användning av farliga material än i konventionen. I förordningen förbjuds också installation av diklordifluormetan och perfluoroktansulfonsyra, till skillnad från i Hongkongkonventionen. Enligt artikel 12.2 i fartygsåtervinningsförordningen får farliga material inte heller installeras ombord på fartyg som för ett tredjelands flagg när de befinner sig i hamn eller ankringsplats i en medlemsstat.

Regeln förutsätter också att konventionsstaterna vidtar effektiva åtgärder för att säkerställa att reglerna iaktas. I artikel 22 i fartygsåtervinningsförordningen åläggs medlemsstaterna att fastställa bestämmelser om vilka sanktioner som ska tillämpas vid överträdelse av förordningen. Straff behandlas närmare i samband med artikel 10. Efterlevnaden av reglerna övervakas också vid hamnstatskontroller.

Regeln hör till området för lagstiftningen men förutsätter inga ändringar i lagstiftningen, eftersom EU:s fartygsåtervinningsförordning omfattar skyldigheterna enligt regel 4.

Regel 5. Förteckning över farliga material. Enligt punkt 1 i regeln ska varje nytt fartyg ha en förteckning över farliga material ombord, som ska verifieras antingen av administrationen eller av en person eller organisation som administrationen auktoriserat. Förteckningen över farliga material ska vara fartygsspecifik, och den ska åtminstone identifiera de farliga material som avses i tilläggen 1 och 2 till konventionen som ingår i fartygets konstruktion eller utrustning,

samt var materialen finns och deras ungefärliga mängder, och klargöra att fartyget uppfyller kraven i regel 4.

Enligt punkt 2 i regeln ska existerande fartyg i den mån detta är praktiskt möjligt rätta sig efter punkt 1 senast fem år efter ikraftträdandet av denna konvention, eller innan det går till återvinning om denna tidpunkt infaller tidigare. Förteckningen ska innehålla minst de farliga material som anges i bilaga 1. För existerande fartyg ska sammanställas en plan som visar vilken okulär besiktning eller vilka andra prover som används för att utarbeta förteckningen över farliga material

Förteckningen över farliga material ska regelbundet ses över och uppdateras under fartygets hela livslängd, och innan fartyget återvinns ska till förteckningen fogas del II avseende fartygsgenererat avfall och del III avseende förrådsmaterial.

I fartygsåtervinningsförordningen finns motsvarande bestämmelser i artikel 5.1–5.4, 5.6 och 5.7. Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen, men förutsätter inga ändringar i lagstiftningen.

Regel 6. *Procedur för att föreslå ändringar i tilläggen 1 och 2.* I regeln föreskrivs det om proceduren för ändring av tilläggen 1 och 2. Ändringar behandlas i kommittén för den marina miljön, som etablerar en teknisk grupp för att granska förslagen. I regeln föreskrivs det bl.a. om vad den tekniska gruppen ska granska och om den rapportering utifrån vilken kommittén beslutar om bilagorna ska ändras. Regeln hör inte till området för lagstiftningen.

Inom EU kan kommissionen ändra förteckningen över farliga material enligt fartygsåtervinningsförordningen genom en genomförandeakt.

Regel 7. *Tekniska grupper.* I regeln föreskrivs det om upprättandet av tekniska grupper och om villkoren för gruppernas verksamhet. Regeln berör förfarandet inom IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och hör inte till området för lagstiftningen.

Del B - Förberedelser för återvinning av fartyg

Regel 8. *Allmänna krav.* I regeln föreskrivs det om de krav fartyg som ska återvinnas ska uppfylla. Enligt punkt 1 ska fartyg endast återvinnas vid fartygsåtervinningsanläggningar som är auktoriserade enligt konventionen och som är fullt godkända att genomföra all den fartygsåtervinning som enligt fartygets återvinningsplan ska ske vid den angivna fartygsåtervinningsanläggningen.

Enligt artikel 6.2 a i fartygsåtervinningsförordningen ska fartygets ägare se till att fartyg som ska återvinnas endast återvinns vid fartygsåtervinningsanläggningar som finns upptagna på den europeiska förteckningen. För att en anläggning ska kunna godkännas att ingå i den europeiska förteckningen ska den enligt artikel 13.1 uppfylla kraven enligt Hongkongkonventionen.

Enligt punkt 2 i regeln ska fartyg restprodukter från fraktat material, återstående bunkerolja och fartygsgenererat avfall ombord minimeras innan fartyget återvinns.

Enligt punkt 3 ska tankrar ha lasttankar och pumprum i sådant skick att utrymmena kan certifieras som säkra att beträda eller säkra för heta arbeten, eller bägge, i enlighet med de nationella lagarna, föreskrifterna och riktlinjerna av den konventionsstat inom vars jurisdiktion fartygsåtervinningsanläggningen verkar. Ett motsvarande krav ingår i artikel 6.3 i fartygsåtervinningsförordningen. Kravet enligt förordningen avviker från kravet enligt

konventionen, men eftersom kravet enligt förordningen är striktare uppfylls kraven enligt konventionen i Finland och därför behövs inga nationella lagstiftningsåtgärder.

Enligt punkt 4 ska fartyg tillhandahålla fartygsåtervinningsanläggningen all tillgänglig information om fartyget för framtagning av fartygets återvinningsplan i enlighet med regel 9.

Enligt punkt 5 ska fartygen ha en förteckning över farliga material enligt regel 5. Enligt artikel 6.1 b underpunkt i i fartygsåtervinningsförordningen ska en förteckning över farliga material upprättas. Enligt förordningen ska förteckningen tillställas myndigheten, som i Finland är Transport- och kommunikationsverket.

Enligt punkt 6 ska fartyget dessutom vara certifierat som återvinningsklart av administrationen eller en organisation som administrationen erkänt innan det går till återvinning.

Artikel 6 i fartygsåtervinningsförordningen innehåller i huvudsak motsvarande bestämmelser som regel 8 i bilagan. Artikel 6 berör dock endast fartyg som för en EU-stats flagg. Det föreslås att till 8 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten fogas krav som gäller fartyg och fartygsägare, om avsikten är att importera fartyg som för tredjelandsflagg till Finland för nedmontering.

Regeln hör i sin helhet till området för lagstiftningen.

Regel 9. Fartygets återvinningsplan. I regeln föreskrivs om skyldigheten att utarbeta en återvinningsplan för fartyg. Enligt regeln ska en fartygsspecifik återvinningsplan utarbetas innan någon återvinning får påbörjas, med beaktande av de riktlinjer som IMO har dragit upp. I regeln anges de krav på innehållet i fartygets återvinningsplan som ska uppfyllas. Enligt punkt 1 i regeln ska planen tas fram med beaktande av information om fartygsägaren har tillhandahållit. Enligt punkt 2 ska planen upprättas på ett språk som godkänns av den konventionsstat som auktoriserat fartygsåtervinningsanläggningen, och om detta språk inte är engelska, franska eller spanska, i regel översätts till ett av dessa språk. Enligt punkt 3 ska planen innehålla information om bland annat fastställande, uppdatering och övervakning av villkoren för säkert att beträda och säkert för heta arbeten samt om hur olika typer av och mängder material, inklusive de som anges i förteckningen över farliga material, kommer att hanteras.

Enligt punkt 4 ska fartygets återvinningsplan med stöd av en förklaring som inlämnats enligt artikel 16.6 ha fått ett uttryckligt eller tyst godkännande av den behöriga myndighet som auktoriserat fartygsåtervinningsanläggningen. Den behöriga myndigheten ska skicka ett skriftligt mottagningsbevis av fartygets återvinningsplan till fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och administrationen inom tre arbetsdagar efter mottagandet enligt regel 24. Enligt punkt 4.1 i regeln ska den behöriga myndigheten, ifall en konventionsstat kräver uttryckligt godkännande av fartygets återvinningsplan, översända ett skriftligt meddelande om sitt beslut att godkänna eller avslå fartygets återvinningsplan till fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och administrationen, och enligt punkt 4.2 ska utgångsdatumet för en handläggningstid på 14 dagar framgå av mottagningsbeviset ifall en konventionsstat kräver tyst godkännande av fartygets återvinningsplan. Den behöriga myndigheten ska anmäla eventuella skriftliga invändningar mot fartygets återvinningsplan till fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och administrationen inom nämnda handläggningstid på 14 dagar. Om inga skriftliga invändningar har delgetts ska fartygets återvinningsplan anses vara ha blivit godkänd.

Enligt punkt 5 ska fartygets återvinningsplan efter att den har godkänts enligt punkt 4 läggas fram för inspektion av administrationen eller av en utsedd inspektör eller en organisation som administrationen erkänt. En bestämmelse om detta föreslås ingå i den nya 108 b § i avfallslagen.

Enligt punkt 6 ska i fartygets återvinningsplan, ifall fler än en fartygsåtervinningsanläggning anlitas, ange de fartygsåtervinningsanläggningar som kommer att användas och specificera återvinningsåtgärderna och deras ordningsföljd vid varje auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning.

I artikel 7 i fartygsåtervinnings föreskrivs om fartygets återvinningsplan. Med stöd av 1 punkten ska en fartygsspecifik återvinningsplan utarbetas innan någon återvinning får påbörjas. Fartygets återvinningsplan ska reglera eventuella fartygsspecifika överväganden som inte ingår i planen för fartygsåtervinningsanläggningen eller som kräver särskilda förfaranden. I 2 punkten föreskrivs om krav på fartygets återvinningsplan. Kraven på innehållet motsvarar regel 9 i konventionen. Däremot innehåller fartygsåtervinningsförordningen inga bestämmelser om på vilka språk planen ska utarbetas. Enligt fartygsåtervinningsförordningen kan planen godkännas tyst eller uttryckligen. Tidsfristerna för godkännande av planen bestäms enligt de krav som ställs upp nationellt i enlighet med fartygsåtervinningsförordningen, medan exakta tidsfrister för olika faser i förfarandet för tyst godkännande ställs upp i regeln. I Finland tillämpas inget förfarande för tyst godkännande.

I nuläget föreskrivs det om godkännande av fartygets återvinningsplan i 108 a § 2 mom. i avfallslagen. Enligt den bestämmelsen ska ett skriftligt beslut fattas i ett ärende som gäller fartygets återvinningsplan. Inga särskilda bestämmelser har utfärdats om tidsfrister för behandlingen av planen. De ändringar som behövs till följd av regel 9 i bilagan till konventionen bör göras i bestämmelsen. Dessutom föreslås det att till avfallslagen fogas en ny 108 b §, där det föreskrivs om skyldigheten att utarbeta en fartygsåtervinningsplan enligt konventionen och om översättning av den, och att också det nuvarande 108 a § 2 mom. överförs till den paragrafen.

Regeln hör i sin helhet till området för lagstiftningen.

Del C - Besiktning och certifiering

Regel 10. Besiktningar. I regeln föreskrivs om de besiktningar som ska utföras på fartyg, vilka är inledande besiktning, besiktning för förnyande av intyg, tilläggsbesiktning och slutlig besiktning. En inledande besiktning genomförs innan fartyget tas i bruk eller innan internationella inventeringsintyget avseende farliga material utfärdas, och den ska säkerställa att förteckningen över farliga material som avses i regel 5 uppfyller kraven enligt konventionen. Besiktningar för förnyande av intyg utförs på fartyget med de intervall som administrationen fastställer.

En tilläggsbesiktning utförs på fartygsägarens begäran. Tilläggsbesiktningen ska säkerställa att inga sådana ändringar, utbyten eller betydande reparationer har medfört att fartyget inte längre uppfyller kraven i denna konvention och att nödvändiga ändringar görs i del I i förteckningen över farliga material. En slutlig besiktning genomförs innan fartyget tas ur bruk och innan återvinningen av fartyget påbörjas. Den slutliga besiktningen ska bl.a. bekräfta att förteckningen över farliga material uppfyller kraven i konventionen, att fartygets återvinningsplan på ett korrekt sätt återspeglar informationen i förteckningen över farliga material och att den fartygsåtervinningsanläggning där fartyget ska återvinnas innehar en gällande auktorisering i enlighet med konventionen.

I artikel 8.3–8.7 i fartygsåtervinningsförordningen ingår motsvarande bestämmelser om inledande besiktning, besiktning för förnyande av intyg, tilläggsbesiktning och slutlig besiktning. I förordningen förutsätts det dock att det vid besiktningsarna säkerställs att förteckningen över farliga material uppfyller kraven i förordningen medan det vid besiktning enligt konventionen säkerställs att förteckningen över farliga material överensstämmer med konventionen, trots att besiktningsarnas innehåll i stor utsträckning är detsamma. Fartyg ska därför besiktigas både enligt Hongkongkonventionen och enligt fartygsåtervinningsförordningen.

Dessutom finns en sådan skillnad mellan rättsakterna att den slutliga besiktningen enligt konventionen ska bekräfta att fartyget återvinns vid en fartygsåtervinningsanläggning som auktoriserats enligt konventionen, medan det i förordningen förutsätts att återvinningen ska ske vid en anläggning som ingår i den europeiska förteckningen. Det kan leda till en situation där en fartygsåtervinningsanläggning auktoriseras enligt Hongkongkonventionen men inte godkänns att ingå i den europeiska förteckningen, vilket innebär att fartyget enligt konventionen får återvinnas vid den anläggningen. EU:s fartygsåtervinningsförordning hindrar dock detta. Eftersom artikel 1 i Hongkongkonventionen tillåter tillämpning av striktare bestämmelser om fartygsåtervinning är de striktare bestämmelserna i förordningen inte problematiska ur Hongkongkonventionens perspektiv.

Nationella bestämmelser om besiktningsar finns i fartygssäkerhetslagen. Enligt 53 § i den lagen ska fartyg besiktas för att förhindra förorening av miljön, och vid besiktningen ska det säkerställas att fartyget uppfyller kraven enligt miljöskyddslagen för sjöfarten. På besiktningsar tillämpas internationella konventioner som binder Finland, såsom MARPOL-konventionen. Det föreslås att också Hongkongkonventionen ska nämnas uttryckligen i bestämmelsen.

Enligt punkt 2 i regeln ska besiktningsarna utföras med beaktande av riktlinjerna från IMO. Administrationen svarar för besiktningsarna, men besiktningsarna får anförtros inspektörer utsedda för ändamålet eller organisationer som administrationen erkänt. Om en auktorisering sker, ska den åtminstone innefatta delegering av rätten att kräva att de fartyg som besiktas följer bestämmelserna i konventionen och rätten att genomföra besiktning och inspektion om detta begärs av lämpliga myndigheter i en hamnstat som är konventionsstat. Också enligt artikel 8 i fartygsåtervinningsförordningen får myndigheten auktorisera en erkänd organisation att utföra besiktningsarna.

Med stöd av 43 och 53 § i fartygssäkerhetslagen har Transport- och kommunikationsverket meddelat närmare tekniska föreskrifter om besiktningsar, som vid behov kan ändras på det sätt Hongkongkonventionen förutsätter. Enligt 36 § i fartygssäkerhetslagen kan Transport- och kommunikationsverket bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att utföra en besiktning. Också besiktningsar enligt Hongkongkonventionen kan därmed anförtros ett erkänt klassificeringssällskap. I 37 § i fartygssäkerhetslagen föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i vissa internationella konventioner utför någon annan än en första besiktning. Enligt samma paragraf kan ett fartyg som för flagg tillhörande en sådan stat som är fördragsslutande part i de konventionerna besiktas i Finland, om en behörig myndighet i fartygets flaggstat anholder om det. Det föreslås att en hänvisning till Hongkongkonventionen tas in i paragrafen.

Enligt punkt 4 i regeln ska administrationen ansvara för att besiktningen är komplett och effektiv. I fartygsåtervinningsförordningen finns ingen motsvarande bestämmelse. Enligt 36 § i fartygssäkerhetslagen ska Transport- och kommunikationsverket samarbeta med det erkända klassificeringssällskapet som det bemyndigat i utformningen av klassificeringssällskapets regler

och förfaranden och samråda med klassificeringssällskapet för att uppnå en enhetlig tolkning av de internationella konventionerna.

Enligt punkt 5 i regeln bör de inledande besiktningarna och besiktningarna för förnyande av intyg samordnas med de besiktningar som följer av övriga tillämpliga föreskrifter utfärdade av organisationen. I fartygsåtervinningsförordningen finns ingen motsvarande bestämmelse. I praktiken harmoniseras besiktningarna, och IMO har antagit riktlinjerna ”Harmonized System of Survey and Certification”, som gäller harmoniserad besiktning och om vars efterlevnad det föreskrivs i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Inga nationella lagstiftningsåtgärder behövs. I praktiken utförs olika besiktningar i så stor utsträckning som möjligt vid ett och samma besiktningstillfälle.

Med undantag för punkt 5 hör regeln till området för lagstiftningen.

Regel 11. Utfärdande och godkännande av intyg. I regeln föreskrivs om de intyg som utfärdas för fartyg efter besiktning. Enligt punkt 1 ska ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material utfärdas för ett fartyg efter en inledande besiktning eller en besiktning för förnyande av intyg. Intyget utfärdas av administrationen eller en organisation som den auktoriserat. I punkt 2 föreskrivs om det intyg som på ägarens begäran ska godkännas efter en tilläggsbesiktning.

I punkt 3–5 finns närmare bestämmelser om ett nytt intygs giltighetstid beroende på när en besiktning för förnyande av intyg utförs och när ett gällande intyg löper ut. Vidare föreskrivs det i punkt 6–9 om förlängning av ett intygs giltighetstid i en situation när ett nytt intyg inte kan utfärdas innan det föregående intygets giltighetstid löper ut eller när ett fartyg inte befinner sig i den hamn där det ska besiktigas när inventeringsintygets giltighetstid löper, samt för fartyg som endast genomför kortare resor.

I punkt 10 föreskrivs det om datering av nya intyg under vissa särskilda omständigheter som administrationen fastställer. I punkt 11 föreskrivs om det internationella återvinningsintyg som ska utfärdas när en slutlig besiktning är genomförd. Enligt punkt 12 ska ett intyg som har utfärdats enligt bemyndigande av en konventionsstat godtas av de övriga konventionsstaterna och anses ha samma giltighet som ett intyg som utfärdats av dessa. Intygen ska utfärdas eller påtecknas antingen av administrationen eller av en vederbörligen bemyndigad person eller organisation. I regeln är det fråga om att andra konventionsstaters intyg godkänns vid hamnstatskontroller.

I artikel 9 i fartygsåtervinningsförordningen finns motsvarande bestämmelser om intyg. Intygen enligt konventionen och enligt fartygsåtervinningsförordningen sammanfaller dock inte helt. Enligt förordningen ska ett fartyg ha ett inventeringsintyg enligt förordningen, som innefattar en förteckning över farliga material, medan Hongkongkonventionen förutsätter ett inventeringsintyg avseende farliga material enligt konventionen. I bägge rättsakterna krävs också ett intyg om att fartyget är återvinningsklart. Till följd av den skillnaden ska fartyg i internationell fart som för finsk flagg när Hongkongkonventionen träder i kraft ha inventeringsintyg avseende farliga material såväl enligt Hongkongkonventionen som enligt fartygsåtervinningsförordningen. Ett finskt fartyg som exporteras för nedmontering ska dessutom ha ett intyg om att fartyget är återvinningsklart enligt Hongkongkonventionen. I artikel 9.9 i fartygsåtervinningsförordningen ska intyget dessutom åtföljas av förteckningen över farliga material och fartygets återvinningsplan.

Det föreslås att till 8 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten fogas en ny paragraf i vilken det föreskrivs om intyg enligt Hongkongkonventionen. Med stöd av fartygssäkerhetslagen utförs

en besiktning av fartyget, och på basis av den utfärdas intygen. I 57 § 2 mom. i fartygssäkerhetslagen ingår ett bemyndigande, enligt vilket Transport- och kommunikationsverket För genomförande av internationella skyldigheter som binder Finland meddelar närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas. Detta bemyndigande omfattar också intyg som utfärdas med stöd av Hongkongkonventionen.

Punkt 1, 2, 11 och 12 i regeln hör till området för lagstiftningen.

Regel 12. *Utfärdande eller godkännande av en annan konventionsstats intyg.* I regel 12 ingår bestämmelser om att en annan konventionsstat på begäran av administrationen får se till att ett fartyg besiktigas och utfärdas eller bemyndiga utfärdande av ett intyg till fartyget. Av intyget ska framgå att det har utfärdats på begäran av administrationen och att det ska ha samma kraft som ett intyg som utfärdats av administrationen. Inget intyg får utfärdas till fartyg som för annat än en konventionsstats flagg.

I fartygsåtervinningsförordningen finns ingen motsvarande bestämmelse. Enligt 6 kap. 37 § i fartygssäkerhetslagen kan Transport- och kommunikationsverket begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, nedan *SOLAS-konventionen*), MARPOL 73/78-konventionen, lastlinjekonventionen eller barlastvattenkonventionen utför någon annan än en första besiktning. Det föreslås att Hongkongkonventionen nämns i paragrafen samt att det nämns att certifikat kan utfärdas på basis av besiktningen och att de är likvärdiga med intyg och certifikat som utfärdas med stöd av 6 kap. i fartygssäkerhetslagen.

Regeln hör till området för lagstiftningen.

Regel 13. *Formkrav på intyg.* I regel 13 föreskrivs om formkrav på intyg och om på vilket språk intyget ska upprättas. Om det språk som används är varken engelska, franska eller spanska ska texten innehålla en översättning till något av dessa språk. Ingen översättning behövs för fartyg i inrikes fart eller för fartyg till fartyg som återvinns på fartygsåtervinningsanläggningar inom den utfärdande konventionsstats jurisdiktion.

I artikel 17.2 i fartygsåtervinningsförordningen ingår motsvarande krav, men i förordningen finns inte motsvarande undantag i fråga om översättning som i konventionen. Till den delen är förordningen striktare än konventionen, och inga lagstiftningsåtgärder behövs.

Regeln hör inte till området för lagstiftningen.

Regel 14. *Varaktighet och giltighet av intyg.* I regeln föreskrivs det för hur lång tid intyg enligt konventionen kan beviljas och om intygens giltighet under vissa särskilda omständigheter. Enligt regeln får ett inventeringsintyg avseende farliga material utfärdas för högst fem år och ett återvinningsintyg för högst tre månader.

I punkt 1 föreskrivs det när ett inventeringsintyg avseende farliga material upphör att gälla. Sådana situationer är för det första om fartygets skick i stor utsträckning avviker från uppgifterna i intyget, inklusive om del I i förteckningen över farliga material inte har setts över och uppdaterats korrekt. Intyget upphör också att gälla om fartyget överförs till en annan flaggstat. Ett nytt intyg ska utfärdas endast när den konventionsstat som utfärdar det nya intyget är övertygad om att fartyget uppfyller kraven enligt konventionen. Ett intyg upphör att gälla om

besiktning för förnyande av intyg inte slutförts inom de tidsfrister som anges eller om intyget inte har godkänts i enlighet med regel 11 eller 12.

Enligt punkt 2 ska ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material utfärdas för en period som administrationen fastställer, dock högst fem år.

Enligt punkt 3 ska ett internationellt återvinningsintyg ska utfärdas för en period som administrationen fastställer, dock högst tre månader. Enligt punkt 4 ska ett internationellt återvinningsintyg dock uppgöra att gälla om fartygets skick väsentligen avviker från uppgifterna i intyget. Enligt punkt 5 får ett internationellt återvinningsintyg förlängas för en enkel resa till fartygsåtervinningsanläggningen.

I artikel 10 i fartygsåtervinningsförordningen finns i huvudsak motsvarande bestämmelser. I förordningen föreskrivs det dock inte om att ett inventeringsintyg avseende farliga material upphör att gälla när fartyget överförs till en annan flaggstat eller om intyget inte har godkänts enligt kraven. Bestämmelser om ett certifikats upphörande fartyget börjar föra en annan stats flagg finns i 59 § 3 mom. i fartygssäkerhetslagen. Ingen nationell bestämmelse behövs i den sistnämnda situationen, eftersom det är självklart att certifikatet upphör att gälla om det vid besiktningen uppdagas att fartyget inte uppfyller kraven.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att i 8 a kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten tas in en bestämmelse om giltighetstiden för intyg enligt Hongkongkonventionen. Med stöd av 57 § i fartygssäkerhetslagen får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om giltighetstiden och förlängning av giltighetstiden för certifikat för ikraftsättande av internationella förpliktelser.

KAPITEL 3 – KRAV PÅ FARTYGSÅTERVINNINGSANLÄGGNINGAR

Regel 15. Kontroll av fartygsåtervinningsanläggningar. Enligt punkt 1 ska varje konventionsstat upprätta lagar, föreskrifter och normer som säkerställer att fartygsåtervinningsanläggningarna utformas, konstrueras och drivs på ett säkert och miljöriktigt sätt i enlighet med konventionen. Enligt punkt 2 ska varje konventionsstat upprätta en mekanism för auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar med lämpliga villkor som säkerställer att dessa fartygsåtervinningsanläggningar uppfyller kraven i konventionen.

Enligt punkt 3 ska varje konventionsstat upprätta en mekanism för säkerställande av att fartygsåtervinningsanläggningarna iakttar kraven enligt detta kapitel inklusive inrättande och effektiv användning av bestämmelser om inspektion, övervakning och verkställighet, inklusive befogenheter till inträde och provtagning. Mekanismen kan inkludera revisioner som utförs av behörig/a myndighet/er eller en organisation som konventionsstaten erkänner, med beaktande av de riktlinjer som IMO har dragit upp. Resultaten av dessa revisioner bör delges IMO.

Enligt punkt 4 ska varje konventionsstat utnämna en eller flera behöriga myndigheter och en enda kontaktpunkt gentemot organisationen, konventionsstaterna och andra berörda parter för ärenden som hänför sig till de fartygsåtervinningsanläggningar som verkar inom den konventionsstatens jurisdiktion.

Med stöd av artikel 18 i fartygsåtervinningsförordningen ska medlemsstaterna utnämna de behöriga myndigheter och ansvariga myndigheter som har ansvar för tillämpningen av förordningen och underrätta kommissionen om utnämningarna. Också ändringar ska anmälas till kommissionen. Det föreskrivs om myndigheter enligt fartygsåtervinningsförordningen i miljöskyddslagen för sjöfarten och i avfallslagen. Transport- och kommunikationsverket svarar

för den ansvariga myndighetens uppgifter och regionförvaltningsverket för den behöriga myndighetens uppgifter enligt fartygsåtervinningsförordningen.

I 108 § i avfallslagen föreskrivs om myndigheternas uppgifter vid genomförande av fartygsåtervinningsförordningen. Det regionförvaltningsverk som beviljar auktorisering enligt artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen är den behöriga myndighet som avses i artikel 3.1.11 i den förordningen. Finlands miljöcentral och Transport- och kommunikationsverket samarbetar för att förebygga sådant kringgående och sådan överträdelse av fartygsåtervinningsförordningen som avses i artikel 22 i fartygsåtervinningsförordningen. Finlands miljöcentral följer genomförandet av fartygsåtervinningsförordningen i Finland och fungerar vid behov som expertmyndighet när det är meningen att ett fartyg ska transporteras för nedmontering till en i artikel 15 i fartygsåtervinningsförordningen avsedd fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland.

Enligt 23 § i miljöskyddslagen är den statliga tillsynsmyndigheten (närings-, miljö- och trafikcentralen) behörig tillsynsmyndighet för tillstånd som den statliga tillstånd myndigheten (regionförvaltningsverket) beviljat.

Enligt 168 § i miljöskyddslagen en verksamhet som beviljats tillstånd med stöd av miljöskyddslagen övervakas regelbundet genom periodiska inspektioner. Enligt 169 § i miljöskyddslagen ska en inspektion också företas om det på grund av en olycka, en olägenhet eller en överträdelse finns skäl att anta att verksamheten medför olägenhet för hälsan eller annan betydande miljöförstörelse eller risk för sådan. Enligt 172 § i miljöskyddslagen har tillsyns- och tillstånd myndigheterna en omfattande rätt att få information och göra inspektioner. Myndigheterna har rätt att för utförandet av sina uppgifter bl.a. få nödvändiga upplysningar av myndigheter och verksamhetsutövare, utföra mätningar samt ta prover, få tillträde till platser där verksamhet bedrivs, kontrollera verksamheten samt dess utsläpp och miljöpåverkan samt göra inspektioner med hjälp av de förfaranden som nämns ovan. Tillsynen innefattar inga uttryckliga krav på auditering. Bestämmelserna om tillsyn i miljöskyddslagen innefattar kraven enligt regel 15. Avsikten är att meddela IMO att NTM-centralen i Egentliga Finland är den enda kontaktpunkt som avses i punkt 4 tills det nya ämbetsverket inleder sin verksamhet.

Enligt 221 a § i miljöskyddslagen utövar arbetarskyddsmyndigheten tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om arbetarskydd vid fartygsåtervinningsanläggningen på det sätt som föreskrivs i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskydssamarbete på arbetsplatsen (44/2006).

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen, men förutsätter inga lagstiftningsåtgärder.

Regel 16. Auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar. Enligt punkt 1 i regeln ska fartygsåtervinningsanläggningar som återvinner fartyg som omfattas av konventionen eller fartyg som får liknande behandling enligt artikel 3.4 vara auktoriserade av en konventionsstat med beaktande av de riktlinjer som organisationen dragit upp. Enligt punkt 2 ska auktoriseringen utföras av en eller flera behöriga myndigheter och ska omfatta verifiering av den erforderliga dokumentationen enligt konventionen och en anläggningsinspektion. Den eller de behöriga myndigheterna får dock anförtro auktoriseringen av fartygsåtervinningsanläggningar till organisationer som den/de erkänt. Enligt punkt 3 ska konventionsstaten meddela IMO om de särskilda ansvarsområden och villkor som delegerats till de erkända organisationerna, och IMO vidarebefordrar uppgifterna till konventionsstaterna.

Enligt punkt 4 ska auktoriseringen följa uppställningen i formuläret i tillägg 5. Om det språk som används är varken engelska, franska eller spanska ska texten innehålla en översättning till

något av dessa språk. Enligt punkt 5 gäller auktoriseringen för en period som konventionsstaten fastställer, dock högst fem år. Konventionsstaten ska ange villkoren för att utfärda, upphäva, tillfälligt återkalla, ändra och förnya auktoriseringen och meddela dem till fartygsåtervinningsanläggningarna. Om en fartygsåtervinningsanläggning motsätter sig inspektion av en eller flera behöriga myndigheter, eller av en erkänd organisation på myndighetens eller myndigheternas vägnar, ska auktoriseringen tillfälligt upphävas eller återkallas. Enligt punkt 6 ska fartygsåtervinningsanläggningen informera den eller de behöriga myndigheterna, om incidenter eller händelser på fartygsåtervinningsanläggningen medför att villkoren för auktoriseringen inte längre uppfylls. Den eller de behöriga myndigheterna får därefter besluta att tillfälligt upphäva eller återkalla auktoriseringen eller kräva att fartygsåtervinningsanläggningen vidtar rättelse.

I artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen föreskrivs om auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar belägna i en medlemsstat. Enligt den artikeln ska de behöriga myndigheterna auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar som är belägna inom deras territorium och som uppfyller de krav som anges i artikel 13 att genomföra fartygsåtervinning. Auktoriseringen får beviljas för högst fem år och ska förnyas i enlighet med detta. I fartygsåtervinningsförordningen finns inga närmare bestämmelser om krav på uppställningen för auktoriseringen eller om på vilka språk tillståndet ska upprättas.

Alla tillstånd som utfärdats i enlighet med bestämmelser i annan relevant nationell rätt eller unionsrätt får kombineras med auktoriseringen enligt artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen till ett enda tillstånd, om man därigenom kan undvika onödig överlappning av information och onödigt dubbelarbete för den driftsansvarige för fartygsåtervinningsanläggningen eller fartygsåtervinningsföretaget eller den behöriga myndigheten. I sådana fall får auktoriseringen förlängas i enlighet med den tillståndsordning som avses i första stycket, dock som längst med fem år.

Om en fartygsåtervinningsanläggning inte längre uppfyller kraven i artikel 13 i fartygsåtervinningsförordningen, ska den medlemsstat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen tillfälligt upphäva eller återkalla dess auktorisering eller kräva att det berörda fartygsåtervinningsföretaget vidtar rättelse och utan dröjsmål underrätta kommissionen om detta.

Enligt miljöskyddslagen är den statliga tillståndsmyndigheten (regionförvaltningsverket) behörig myndighet i tillståndsärenden som gäller fartygsåtervinningsanläggningar. Tillståndsärenden som gäller fartygsåtervinningsanläggningar behandlas som miljötillståndsärenden enligt miljöskyddslagen. I miljöskyddslagen används benämningen anläggning för nedmontering av fartyg för fartygsåtervinningsanläggningar. Särskilda bestämmelser om nedmontering av fartyg finns i 221 a § i miljöskyddslagen, enligt vilken miljöskyddskraven enligt artikel 13 i fartygsåtervinningsförordningen ska beaktas vid behandlingen av tillståndsärenden. Ett ytterligare villkor för beviljande av tillstånd är att arbetarskyddsmyndigheten i sitt utlåtande anser att fartygsåtervinningsanläggningen uppfyller arbetarskyddskraven i fartygsåtervinningsförordningen och förordar auktoriseringen. Auktoriseringen ska återkallas när arbetarskyddsmyndigheten anser att arbetarskyddskraven i förordningen inte längre uppfylls. Dessutom gäller bestämmelserna om återkallande av tillstånd i 93 § i miljöskyddslagen.

De krav som gäller beviljande av tillstånd, grunderna för tillstånd, villkoren för återkallande av tillstånd samt på vilka språk tillståndet ska upprättas hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att till 108 a § i avfallslagen och till 221 a § i miljöskyddslagen fogas behövliga

bestämmelser om vilken myndighet som beviljar tillstånd enligt Hongkongkonventionen, villkoren för beviljande av tillstånd, tillståndets giltighetstid samt språkrav.

Regel 17. Allmänna krav. Enligt punkt 1 i regeln ska fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat inrätta ledningssystem, processer och tekniker som inte medför hälsorisker för berörda arbetstagare eller människor som är bosatta i närheten av fartygsåtervinningsanläggningen och som förhindrar, reducerar, minimerar och så långt det praktiskt är möjligt eliminerar negativa effekter på miljön till följd av fartygsåtervinningen, med beaktande av de riktlinjer som IMO dragit upp.

I punkt 2 ställs det upp krav som auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar ska iakttä gällande fartyg som omfattas av konventionen eller som får liknande behandling enligt artikel 3.4. Enligt regeln får fartygsåtervinningsanläggningarna endast godkänna fartyg som de är auktoriserade att återvinna, och de ska hålla auktoriseringsdokumentationen tillgänglig ifall en fartygsägare som överväger att återvinna ett fartyg på fartygsåtervinningsanläggningen frågar efter dokumentationen.

I artikel 13.1 och 13.2 i fartygsåtervinningsförordningen föreskrivs i huvudsak om motsvarande krav som i regel 17. Dessutom föreskrivs det i artikel 13.3 om kommissionens befogenhet att anta genomförandeakter som fastställer formatet för den rapport som gäller planerad inledning av fartygsåtervinning och formatet för intyget om slutförd fartygsåtervinning. Kommissionen har antagit genomförandebeslutet (EU) 2016/2324 om formatet för rapporter om planerad start av fartygsåtervinning och genomförandebeslutet (EU) 2016/2322 om formatet för intyg om slutförd fartygsåtervinning.

Kraven enligt fartygsåtervinningsförordningen iakttas som sådana i fråga om krav på fartygsåtervinningsanläggningars verksamhet, och därför behöver inga nationella bestämmelser utfärdas med stöd av bestämmelsen. Arbetarskyddslagstiftningen leder till att arbetet utförs på ett säkert sätt. I arbetarskyddslagen (738/2002), som är en allmän lag om arbetarskyddet, finns bestämmelser som gäller arbetsgivarens allmänna omsorgsplikt, utredning och bedömning av riskerna i arbetet, arbete som medför särskild fara, planering av arbetsmiljön och arbetet, undervisning och handledning för arbetstagarna samt tillhandahållande av personlig skyddsutrustning. Enligt 8 § i arbetarskyddslagen omfattar arbetsgivarens allmänna omsorgsplikt 1) förhindrande av uppkomsten av risker och olägenheter, 2) undanröjande av risker och olägenheter eller, om detta inte är möjligt, ersättande av dem med sådant som är mindre farligt eller skadligt, 3) prioriterande av gemensamma arbetarskyddsåtgärder framför individriktade skyddsåtgärder, och 4) beaktande av tekniken utveckling och andra tillgängliga metoder.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att den aktuella regeln fogas till 221 a § i miljöskyddslagen som ett av de krav som ska beaktas vid prövningen av auktorisering för anläggningar för nedmontering av fartyg.

Regel 18. Plan för fartygsåtervinningsanläggningen. I regeln ställs det upp innehållsmässiga krav på planer för fartygsåtervinningsanläggningar. Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats ska utarbeta en plan för fartygsåtervinningsanläggningen. Planen ska antas av styrelsen eller fartygsåtervinningsföretagets motsvarande beslutande organ. I regeln ställs det också upp krav på planens innehåll, i vilket IMO:s anvisningar ska beaktas.

I artikel 3.17 i fartygsåtervinningsförordningen definieras termen plan för fartygsåtervinningsanläggningen. Enligt den definitionen avses med en plan för fartygsåtervinningsanläggningen en plan som utarbetas av den driftsansvarige på

fartygsåtervinningsanläggningen och som antas av styrelsen eller fartygsåtervinningsföretagets motsvarande beslutande organ och som innehåller en beskrivning av driftsförfaranden och -processer som tillämpas på fartygsåtervinningsanläggningen vid fartygsåtervinning och som i synnerhet omfattar arbetstagarnas säkerhet och utbildning, skydd för människors hälsa och för miljön, identifiering av personalens roller och ansvar, krisberedskap och handlingsplan samt övervaknings-, rapporterings- och registreringssystem, och som beaktar relevanta vägledningar och resolutioner från IMO. Enligt artikel 13 och 14 i fartygsåtervinningsförordningen är ett krav för att en fartygsåtervinningsanläggning ska tas upp på den europeiska förteckningen att den har utarbetat en plan för fartygsåtervinningsanläggningen.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att den aktuella regeln fogas till 221 a § i miljöskyddslagen som ett av de krav som ska beaktas vid prövningen av auktorisering för anläggningar för nedmontering av fartyg.

Regel 19. Förhindra negativa effekter på människors hälsa och miljön. Enligt regeln ska fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats upprätta och använda förfaranden för att 1) förhindra explosioner, bränder och andra osäkra förhållanden genom att säkerställa att förhållanden och förfaranden för säkert för heta arbeten upprättas, upprätthålls och övervakas genom hela fartygsåtervinningen, 2) förhindra skador till följd av farlig atmosfär och andra osäkra förhållanden genom att säkerställa att förhållanden och förfaranden för säkert att beträda upprättas, upprätthålls och övervakas i fartygsutrymmen, inklusive slutna och avskilda utrymmen, genom hela fartygsåtervinningen, 3) förhindra andra olyckor, sjukdomar och skador i arbetet samt andra negativa effekter på människors hälsa och miljön, och 4) förhindra sådana läckage eller utsläpp under fartygsåtervinningen som kan orsaka skada på människors hälsa och/eller miljön. Förfarandena ska upprättas med beaktande IMO:s riktlinjer.

I artikel 13.1 b, d, f och i i fartygsåtervinningsförordningen finns motsvarande bestämmelser. Regeln stöds dessutom av de allmänna skyldigheter och principer inom avfallshanteringen om vilka det föreskrivs i 2 kap. i avfallslagen, såsom bestämmelserna om avfallsinnehavarens skyldighet att känna till avfallet och lämna information (12 §) och förebyggande av fara och skada orsakad av avfall och avfallshantering (13 §). Den övriga arbetarskyddslagstiftningen stödjer kraven enligt regeln. I arbetarskyddslagen föreskrivs det t.ex. om utredning och bedömning av riskerna i arbetet (10 §), kemiska agenser och farliga ämnen som används i arbetet (38 §), biologiska agenser (40 §), avvärjning av olycksrisker (44 §) och larm-, säkerhets- och räddningsutrustning samt anvisningar om utrustningen (45 §). Dessa bestämmelser kompletteras också t.ex. av statsrådets förordning om förebyggande av fara som explosiv atmosfär orsakar arbetstagare (576/2003).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att den aktuella regeln fogas till 221 a § i miljöskyddslagen som ett av de krav som ska beaktas vid prövningen av auktorisering för anläggningar för nedmontering av fartyg.

Regel 20. Säkert och miljöriktigt omhändertagande av farliga material. Enligt punkt 1 i regeln ska fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats se till säkert och miljöriktigt omhändertagande av sådana farliga material i ett fartyg som certifierats enligt regel 11 eller 12. Den eller de personer som ansvarar för återvinningen och arbetstagarna ska vara insatta i de relevanta bestämmelserna i konventionen gällande deras uppgifter och i synnerhet aktivt använda förteckningen över farliga material och fartygets återvinningsplan både före och under omhändertagandet av farliga material.

Enligt punkt 2 ska fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats se till att alla farliga material som anges i förteckningen identifieras, märks, förpackas och avlägsnas i så stor

omfattning som möjligt innan fartyget skärs upp av lämpligt utbildade och utrustade arbetstagare. Detta gäller speciellt 1) farliga vätskor, restprodukter och sediment, 2) ämnen eller föremål som innehåller tungmetaller som bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom, 3) färger och beläggningar som är mycket brandfarliga och/eller orsakar giftiga utsläpp, 4) asbest och material som innehåller asbest, 5) PCB och material som innehåller PCB, varvid det ska säkerställas att värmealstrande utrustning inte används vid arbetet, 6) CFC och halon,⁴⁹ och 7) andra farliga material som inte räknas upp ovan och som inte ingår i fartygets konstruktion.

Enligt punkt 3 ska fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats ordna och se till säkert och miljöriktigt omhändertagande av alla farliga material och avfall från fartyg som återvinns på den fartygsåtervinningsanläggningen. Platserna för hantering och bortskaffande av avfall ska identifieras för att säkerställa vidare omhändertagande av materialen på ett säkert och miljöriktigt sätt.

Enligt punkt 4 ska allt avfall som uppstår vid återvinningen förvaras separat från återvinningsbara material och utrustning, märkas, lagras under lämpliga förhållanden som inte medför en fara för arbetstagarna, människors hälsa eller miljön, och får endast överföras till en avfallshanteringsanläggning som är auktoriserad att hantera och bortskaffa sådant avfall på ett säkert och miljöriktigt sätt.

I artikel 13.1 g i fartygsåtervinningsförordningen ingår bestämmelser som i huvudsak motsvarar denna regel. I fartygsåtervinningsförordningen finns dock inga uttryckliga bestämmelser om att den person som ansvarar för återvinningen och arbetstagarna ska vara insatta i de relevanta bestämmelserna i konventionen gällande deras uppgifter och i synnerhet i förteckningen över farliga material och fartygets återvinningsplan, både före och under omhändertagandet av farliga material. I artikel 13.1 i ingår dock ett mer allmänt krav på att fartygsåtervinningsanläggningar ska sörja för arbetstagarnas säkerhet och utbildning, i vilket ingår att se till att personlig skyddsutrustning används när situationen så kräver. Enligt 141 § i avfallslagen ska dessutom verksamhetsutövaren vid en behandlingsplats för avfall utse en person som är ansvarig för att verksamheten sköts och platsen drivs på behörigt sätt och som ska kontrollera verksamheten. Den ansvariga personen ska ha tillräcklig yrkesskicklighet för uppgifterna, och verksamhetsutövaren ska se till att den ansvariga personen får tillräcklig utbildning.

Regeln stöds också av bestämmelserna i 2 kap. i avfallslagen om skyldigheten att samla in avfall separat, skyldigheten att förpacka och märka farligt avfall samt förbudet mot uppblandning av farligt avfall. Vidare föreskrivs det i 28 och 29 § i avfallslagen om ansvaret för ordnande av avfallshantering och om till vem avfall får överlämnas.

Arbetsgivaren ska känna till risker och olägenheter på arbetsplatsen för att kunna sköta arbetarskyddet på det sätt som förutsätts i arbetarskyddslagen. I arbetarskyddslagen föreskrivs det om arbetsgivarens skyldighet att utreda och bedöma riskerna i arbetet (10 §). Arbetsgivaren ska ge arbetstagarna tillräcklig information om olägenheterna och riskerna på arbetsplatsen samt se till att arbetstagarna får tillräcklig introduktion bl.a. i säkra arbetssätt (14 §). I arbetarskyddslagen finns grundläggande bestämmelser om undervisning och handledning samt om den introduktion arbetsgivaren ska ge arbetstagarna (14 §) samt om den information

⁴⁹ Bestämmelserna om halon har nyligen skärpts med anledning av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/590 om ämnen som bryter ned ozonskiktet och om upphävande av förordning (EG) nr 1005/2009. I förordningen förbjuds bl.a. destruktion av halon och det föreskrivs att halon ska återvinnas när utrustning som innehåller halon nedmonteras. Fartyg innehåller stora mängder halon.

arbetstagarna ska ges t.ex. om farliga ämnen (38 §). Dessutom har flera mer detaljerade bestämmelser om utredning och bedömning av risker samt om den undervisning och handledning som ska ges till arbetstagarna utfärdats genom förordningar av statsrådet. Sådana bestämmelser som i stor utsträckning baseras på EU:s specialdirektiv ingår t.ex. i statsrådets förordning om kemiska agenser i arbetet (715/2001), i statsrådets förordning om skydd för arbetstagare som är gravida, nyligen fött barn eller ammar mot agenser och andra faktorer som kan medföra risk i arbetet (143/2024) samt i statsrådets förordning om agenser som medför risk för cancersjukdom, mutagena agenser och reproduktionstoxiska agenser i arbetet (113/2024), som innehåller särskilda bestämmelser t.ex. om oförutsedd exponering (10 §) och om exponering som kan förutses (11 §).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att den aktuella regeln fogas till 221 a § i miljöskyddslagen som ett av de krav som ska beaktas vid prövningen av auktorisering för anläggningar för nedmontering av fartyg.

Regel 21. Krisberedskap och krishantering. Enligt regeln ska fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats upprätta och se över en krisberedskaps- och krishanteringsplan. Planen ska upprättas med hänsyn till fartygsåtervinningsanläggningens läge och omgivning och den avspeglar omfattningen och arten av verksamheterna inom varje moment vid fartygsåtervinning. Planen ska dessutom 1) säkerställa att det finns utrustning och förfaranden för eventuella nödsituationer och att övningar genomförs regelbundet, 2) säkerställa den nödvändiga informationen, interna kommunikationen och samordningen för att skydda alla människor och miljön vid en eventuell nödsituation på fartygsåtervinningsanläggningen, 3) sörja för kommunikationen med och informationen till den/de relevanta behöriga myndigheterna, omgivningen och räddningstjänsten, 4) sörja för första hjälpen och medicinskt bistånd, brandbekämpning och utrymning av alla människor från fartygsåtervinningsanläggningen, förhindra förorening, och 5) sörja för relevant information och utbildning av alla arbetstagare på fartygsåtervinningsanläggningen, på alla nivåer och enligt deras kompetens, inklusive regelbundna övningar i förebyggande åtgärder, beredskap och respons för nödsituationer.

Regeln motsvarar artikel 13.1 h i fartygsåtervinningsförordningen. Dessutom stöds regeln nationellt av de bestämmelser om beredskap och om åtgärder vid olyckor och andra exceptionella situationer som avses i miljöskyddslagen och av bestämmelserna om nödsituationer i statsrådets förordning om krav för säkerhet och hälsa på arbetsplatsen (577/2003).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att den aktuella regeln fogas till 221 a § i miljöskyddslagen som ett av de krav som ska beaktas vid prövningen av auktorisering för anläggningar för nedmontering av fartyg.

Regel 22. Arbetstagarnas säkerhet och utbildning. I punkt 1 i regeln åläggs fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats att se till arbetstagarnas säkerhet genom att bland annat 1) säkerställa tillgång, underhåll och användning av den personliga skyddsutrustning och de skyddskläder som behövs för alla moment i fartygsåtervinningen, 2) säkerställa att det finns utbildningsprogram för att arbetstagarna ska kunna genomföra sina uppgifter vid fartygsåtervinning på ett säkert sätt, och 3) säkerställa att alla arbetstagare på fartygsåtervinningsanläggningen har fått lämplig utbildning och möjlighet att sätta sig in i arbetet innan de utför något moment i fartygsåtervinningen.

Enligt punkt 2 ska fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats tillhandahålla personlig skyddsutrustning och se till att utrustning används då den är påkallad. Till sådan utrustning hör bland annat huvudskydd, ansikts- och ögonskydd, skydd för händerna och fötterna,

andningsapparater, hörselskydd, skydd mot radioaktiv kontamination, skydd mot fall från höjd och lämpliga kläder.

Enligt punkt 3 får fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats samarbeta kring utbildning av arbetstagarna. Med beaktande av IMO:s riktlinjer ska utbildningsprogram som avses i punkt 1.2 uppfylla följande krav: 1) de ska omfatta alla arbetstagare, inklusive leverantörers personal och fartygsåtervinningsanläggningens anställda, 2) de ska ledas av kompetenta personer, 3) de ska bestå av inledande utbildning och fortbildning med lämpliga intervall, 4) de ska omfatta bedömning av hur väl deltagarna förstår och bibehåller kunskaperna från utbildningen, 5) de ska ses över med jämna mellanrum och anpassas efter behov, och 6) de ska dokumenteras.

Regeln motsvarar artikel 13.1 d underpunkt i i fartygsåtervinningsförordningen, där kraven dock framförs avsevärt mer kortfattat än i regeln och utan att kraven specificeras.

I arbetarskyddslagen ingår grundläggande bestämmelser om undervisning och handledning för arbetstagare. Dessutom preciseras de bestämmelserna i författningar på lägre nivå. Dessutom föreskrivs det i 15 § i arbetarskyddslagen om arbetsgivarens skyldighet att skaffa och till arbetstagarens förfogande ställa ändamålsenlig personlig skyddsutrustning som uppfyller de krav som anges särskilt, om fara för olycksfall eller sjukdom inte kan undvikas eller begränsas tillräckligt genom åtgärder som omfattar arbetet eller arbetsförhållandena. Arbetsgivaren ska också skaffa och till arbetstagarens förfogande ställa hjälpmedel eller annan utrustning när arbetets art, arbetsförhållandena eller ett ändamålsenligt utförande av arbetet förutsätter det och det är nödvändigt för att undvika fara för olycksfall eller sjukdom. I statsrådets förordning om val och användning av personlig skyddsutrustning i arbetet (427/2021) föreskrivs om egenskaper hos, bedömning av och val av personlig skyddsutrustning som används i arbetet samt om säker användning av skyddsutrustning i arbetet. Dessutom iakttas vad som särskilt föreskrivs om användning av personlig skyddsutrustning vid vissa arbeten.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att den aktuella regeln fogas till 221 a § i miljöskyddslagen som ett av de krav som ska beaktas vid prövningen av auktorisering för anläggningar för nedmontering av fartyg.

Regel 23. Rapportering om incidenter, olyckor, arbetssjukdomar och kroniska besvär. Enligt punkt 1 ska fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats rapportera till behörig/a myndighet/er om alla incidenter, olyckor, arbetssjukdomar eller kroniska besvär som är eller kan vara en risk för arbetstagarnas säkerhet, människors hälsa och miljön. Enligt punkt 2 ska rapporten innehålla en beskrivning av incidenten, olyckan, arbetssjukdomen eller det kroniska besväret, dess orsak, vilka åtgärder som vidtagits samt följderna och de rättelser som kommer att vidtas.

Enligt artikel 13.1 j i fartygsåtervinningsförordningen ska fartygsåtervinningsanläggningen rapportera om incidenter, olyckor, arbetssjukdomar och kroniska besvär och, på begäran av de behöriga myndigheterna, rapportera alla incidenter, olyckor, arbetssjukdomar eller kroniska besvär som är eller kan vara en risk för arbetstagarnas säkerhet, människors hälsa och miljön. Regeln hör därmed till unionens exklusiva behörighet.

Enligt 123 § i miljöskyddslagen ska den som ansvarar för verksamhet som bedrivs med stöd av miljötillstånd eller avfallsinnehavaren utan dröjsmål underrätta den statliga tillsynsmyndigheten om det på grund av en olycka eller en oförutsedd produktionsstörning eller av någon annan därmed jämförbar orsak eller vid rivning av en konstruktion eller anordning uppstår utsläpp eller avfall på så sätt att det uppstår en situation på grund av vilken miljötillståndet inte kan

iakttas, eller en situation som kan medföra direkt och uppenbar risk för förorening av miljön eller som på grund av avfallens mängd eller beskaffenhet föranleder avfallshanteringsåtgärder som avviker från det normala.

I 134 § i miljöskyddslagen föreskrivs det dessutom att om det i marken eller grundvattnet har kommit ut avfall eller andra ämnen som kan orsaka förorening, ska den som förorsakat detta omedelbart underrätta en tillsynsmyndighet om saken. För miljöskyddslagstiftningens del motsvarar regeln kraven enligt fartygsåtervinningsförordningen, som stöds av kraven i den nationella miljöskyddslagstiftningen.

Skyldigheten enligt fartygsåtervinningsförordningen att föra bok bl.a. över incidenter och över rapporteringen till den behöriga myndigheten stöds av 46 § i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006, nedan tillsynslagen) och 10 § i arbetarskyddslagen.

Enligt den grundläggande utgångspunkten i arbetarskyddslagen ska arbetsgivaren känna till sin verksamhet och de faktorer i den som påverkar arbetarskyddet. Riskbedömningen ska ske regelbundet och kontinuerligt samt med beaktande av i synnerhet föränderliga omständigheter. Enligt 10 § i arbetarskyddslagen ska arbetsgivaren vid bedömningen av riskerna t.ex. ta hänsyn till olycksfall, yrkessjukdomar och arbetsrelaterade sjukdomar samt risksituationer som förekommit. Arbetsgivaren ska känna till de risker som risksituationer som inträffat på arbetsplatsen samt de risker och olägenheter som avses i 5 kap. i arbetarskyddslagen. Enligt lagen om förteckningar och ett register över dem som i sitt yrke är exponerade för agenser som medför risk för cancersjukdom, för mutagena agenser eller för reproduktionstoxiska agenser (452/2020) ska arbetsgivaren också t.ex. föra en förteckning över sådana agenser som medför risk för cancersjukdom och sådana mutagena agenser som används på arbetsplatsen samt över de arbetstagare som exponeras för dessa. Arbetsgivaren ska för varje år anmäla de uppgifter som ska registreras i ASA-registret till Arbetshälsoinstitutet.

Enligt 4 § i tillsynslagen har arbetarskyddsmyndigheten och inspektören för verkställande av tillsynen rätt att i den omfattning som tillsynen förutsätter få de uppgifter tillsynen förutsätter. Arbetsgivaren ska utan dröjsmål till polisen och regionförvaltningsverket anmäla ett i lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar (459/2015) avsett olycksfall i arbetet som har lett till döden eller svår skada. Polisen ska utan dröjsmål verkställa undersökning på olycksplatsen. Arbetsgivaren eller en företrädare för denne ska kallas till undersökningen. Också regionförvaltningsverket samt den som skadats vid olycksfallet i arbetet eller dennes företrädare ska informeras om polisundersökningen. En kopia av undersökningsprotokollet ska ges till försäkringsanstalten och till den som begärt undersökningen samt på begäran till parterna.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att den aktuella regeln fogas till 221 a § i miljöskyddslagen som ett av de krav som ska beaktas vid prövningen av auktorisering för anläggningar för nedmontering av fartyg.

KAPITEL 4 – RAPPORTERINGSKRAV

Regel 24. Inledande meddelande och rapporteringskrav. I punkt 1 i regeln åläggs fartygsägare att meddela administrationen i god tid och skriftligen om sin avsikt att återvinna ett fartyg för att administrationen ska kunna förbereda sig för besiktning och certifiering i enlighet med konventionen. I artikel 6.1 b i fartygsåtervinningsförordningen ingår ett motsvarande krav på fartygsägare, som innefattar meddelandena enligt denna bestämmelse, vilka finska fartyg ska göra till den ansvariga myndigheten det vill säga till Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelsen förutsätter därför inga ändringar i den nationella lagstiftningen.

Enligt punkt 2 i regeln ska en fartygsåtervinningsanläggning som förbereder sig för mottagning av ett fartyg för återvinning ska i god tid och skriftligen lämna den behöriga myndigheten en anmälan om avsikten. I regeln fastställs vilka uppgifter anmälan ska innehålla. I artikel 7.4 i fartygsåtervinningsförordningen föreskrivs att medlemsstaterna får anmoda den ansvariga myndigheten att till den behöriga myndigheten i den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen skicka den information som fartygsägaren lämnat enligt artikel 6.1 b och dessutom de andra uppgifter som anges i artikeln. Den punkten har inte genomförts genom lagstiftning i Finland.

Enligt punkt 3 ska fartygsåtervinningsanläggningen meddela den behöriga myndigheten om den planerade starten av fartygsåtervinning när ett fartyg som ska återvinnas har utfärdats internationellt återvinningsintyg. Dessutom föreskrivs det om rapportformatet och vad det ska innehålla. Enligt regeln får återvinning av fartyget inte påbörjas före rapporten är inlämnad.

I fartygsåtervinningsförordningen föreskrivs det att fartygsåtervinningsanläggningar ska rapportera till den ansvariga myndigheten, det vill säga till Transport- och kommunikationsverket.

Regeln hör i sin helhet till området för lagstiftningen. Det föreslås att till avfallslagen fogas en ny 108 b §, där det föreskrivs om anmälningsplikten till den behöriga myndigheten, det vill säga regionförvaltningsverket, enligt punkt 2 och 3 i denna regel samt om ämbetsverkets skyldighet att lämna uppgifterna till administrationen.

Regel 25. Rapportering av slutförd återvinning. Enligt regeln ska fartygsåtervinningsanläggningen lämna ett intyg om slutförd återvinning och rapportera till den behöriga myndigheten när den delvisa eller fullständiga återvinningen av ett fartyg har slutförts i enlighet med bestämmelserna i konventionen. I regeln föreskrivs om rapportformatet. Den behöriga myndigheten ska skicka en kopia av intyget om slutförd återvinning till den administration som utfärdat det internationella återvinningsintyget för fartyget. Intyget om slutförd återvinning ska utfärdas inom 14 dagar från och med datum för den delvisa eller fullständiga återvinningen i enlighet med fartygets återvinningsplan och det ska innehålla en rapport om eventuella incidenter och olyckor som skadat människors hälsa och/eller miljön.

I artikel 13.2 i fartygsåtervinningsförordningen finns motsvarande bestämmelser, men det förutsätts att rapporterna sänds till den ansvariga myndigheten, inte till den behöriga myndigheten som enligt konventionen.

Regeln hör till området för lagstiftningen. I den föreslagna nya 108 c § i avfallslagen föreskrivs om lämnandet av ett intyg om slutförd nedmontering till den behöriga myndigheten, som ska sända en kopia av intyget till administrationen.

TILLÄGG

Sju tillägg som antagits som bilagor till konventionen kompletterar bestämmelserna om säker och miljöriktig fartygsåtervinning.

I tillägg 1 ingår en förteckning över farliga material, där de farliga material förtecknas som det enligt konventionen är förbjudet att installera i fartyg. Bestämmelser om kontroll av fartygs farliga material finns i regel 4 i bilagan till konventionen. I EU:s fartygsåtervinningsförordning ingår en motsvarande förteckning, som i övrigt har samma innehåll men som dessutom innehåller ett förbud mot installation av perfluoroktansulfonsyra och dess derivat enligt om

långlivade organiska föroreningar och om ändring av direktiv 79/117/EEG. Tillägget hör därför till unionens exklusiva behörighet.

I tillägg 2 ingår en förteckning över de material som ska nämnas i fartygets förteckning över farliga material. Det föreskrivs om förteckningen över farliga material i regel 5 i bilagan till konventionen. Förteckningen motsvarar i övrigt listan på material som ska nämnas i förteckningen över farliga material enligt bilaga 2 till fartygsåtervinningsförordningen, med undantag av bromerade flamskyddsmedel som ingår i den senare. Den hör därför till unionens exklusiva behörighet.

I tillägg 3 ingår ett formulär för internationellt inventeringsintyg avseende farliga material. Bestämmelser om intyget finns i regel 11 punkt 1–10, och om dess form i regel 13. Enligt formuläret ska intyget innehålla uppgifter om fartyget, Uppgifter om del I i förteckningen över farliga material och uppgifter om utfärdandet av intyget, såsom uppgifter om den instans som utfärdat intyget och om intygets giltighetstid. Formuläret för intyget motsvarar i tillämpliga delar formulären för de övriga intyg som IMO erkänner. I bilagan ingår också ett formulär för godkännande av förlängning av giltighetstiden för intyg som är i kraft mindre än fem år i enlighet med regel 11.6, ett formulär för godkännande i de fall då besiktningen för förnyande av intyg har slutförts och regel 11.7 gäller, ett formulär för godkännande av förlängning av intygets giltighetstid tills fartyget har nått den hamn där det ska besiktigas eller för en period enligt regel 11.8 eller 11.9 samt ett formulär för godkännande av tilläggsbesiktning. I EU:s fartygsåtervinningsförordning finns inga bestämmelser om internationellt inventeringsintyg avseende farliga material, och därför hör regeln till medlemsstaternas behörighet. Tillägg 3 hör inte till området för lagstiftningen.

I tillägg 4 ingår ett formulär för internationellt återvinningsintyg. Bestämmelser om det intyget finns i regel 8.6 och i regel 11.11, samt om intygets form i regel 13. Enligt formuläret ska intyget innehålla uppgifter om fartyget, uppgifter om fartygsåtervinningsanläggningen eller fartygsåtervinningsanläggningarna, uppgifter om förteckningen över farliga material, uppgifter om fartygets återvinningsplan samt anteckningar som gäller utfärdandet av intyget. Formuläret för intyget motsvarar i tillämpliga delar formulären för de övriga intyg som IMO erkänner. I tillägget ingår också ett formulär för godkännande av förlängning av intygets giltighetstid tills fartyget har nått den hamn där återvinningsanläggningen är belägen enligt regel 14.5. Enligt artikel 9.9 i EU:s fartygsåtervinningsförordning ska fartyget ha ett återvinningsintyg. I fartygsåtervinningsförordningen finns inga bestämmelser om intygets form, men enligt den artikel som nämns ovan ska kommissionen anta genomförandeakter i syfte att fastställa formatet för återvinningsintyget för att säkerställa att det står i överensstämmelse med tillägg 4 till Hongkongkonventionen. Kommissionen har antagit genomförandebeslut (EU) 2016/2325 om formatet för det inventeringsintyg avseende farliga material som utfärdas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg.

I tillägg 5 bestäms det om ett formulär för auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar. Det föreskrivs om tillståndet i regel 1.2 underpunkt 2. Enligt formuläret ska auktoriseringsdokumentet innehålla uppgifter om fartygsåtervinningsanläggningen, den instans som utfärdat auktoriseringen och tillståndets giltighetstid. Formuläret innehåller också ett bifog, som innehåller ett auktoriseringsdokument för utövande av fartygsåtervinning enligt internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009. Det är fråga om ett dokument som ska bifogas det auktoriseringsdokument som beviljas fartygsåtervinningsanläggningen. Det innehåller grundläggande uppgifter om tillämpliga regler i Hongkongkonventionen och fartygsåtervinningsanläggningsspecifika uppgifter om maximal storlek för fartyg som återvinns och om farliga ämnen som återvinns. I artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen föreskrivs om auktorisering av

fartygsåtervinningsanläggningar belägna i en medlemsstat. Tillägg 5 hör inte till unionens exklusiva behörighet.

I tillägg 6 ingår ett formulär för rapportering av planerad start av fartygsåtervinning. Enligt regel 9 ska fartygsåtervinningsanläggningar utarbeta en fartygsspecifik plan innan fartyget återvinns. I formuläret ingår de uppgifter som behövs enligt konventionen om fartygsåtervinningsanläggningen och det fartyg som ska återvinnas. Enligt artikel 13.2 b i fartygsåtervinningsförordningen ska den driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen meddela den ansvariga myndigheten att fartygsåtervinningsanläggningen i alla hänseenden är redo att inleda återvinningen av fartyget. Enligt artikel 13.3 a ska kommissionen anta en genomförandeakt som fastställer formatet för ett sådant intyg. Kommissionen har antagit genomförandebeslut om formatet för rapporter om planerad start av fartygsåtervinning.

I tillägg 7 ingår ett formulär för utlåtande om avslutad fartygsåtervinning. Det dokumentet ska fyllas i när fartyget har återvunnits. Dess syfte är att bekräfta att fartyget har återvunnits i enlighet med fartygets återvinningsplan. Dokumentet innehåller uppgifter om fartyget vid mottagning till återvinning och den bekräftelse som nämns ovan. Enligt artikel 13.2 c i fartygsåtervinningsförordningen ska driftsansvarige på fartygsåtervinningsanläggningen när den fullständiga eller delvisa återvinningen av fartyget har slutförts skicka ett intyg om slutförd återvinning till den ansvariga myndigheten som utfärdat återvinningsintyget för fartyget. Enligt artikel 13.3 b ska kommissionen anta en genomförandeakt som fastställer formatet för ett sådant intyg. Kommissionen har antagit genomförandebeslut (EU) 2016/2322 om formatet för intyg om slutförd fartygsåtervinning.

7.2 Ändringar i MARPOL-konventionen

7.2.1 Helhetsöversynen av bilaga VI till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.328(76))

Genom resolution MEPC.328(76) antogs en helt ändrad bilaga VI till MARPOL-konventionen, som gäller förhindrande av förorening från fartyg. Merparten av bestämmelserna i och tilläggen till bilagan har godkänts och trätt i kraft redan tidigare. Nedan beskrivs dock bilagans innehåll i sin helhet.

Bestämmelser om förhindrande av luftförorening från fartyg finns i 7 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten, i vilket de viktigaste reglerna om förhindrande av luftförorening i bilaga VI till MARPOL-konventionen har tagits in. Dessutom föreskrivs det om fartygs energieffektivitet i 7 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Unionen har antagit lagstiftning om minskning och kontroll av svavelutsläpp från fartyg⁵⁰ och om minskning av växthusgasutsläpp från fartyg,⁵¹ inklusive övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransport.⁵² Behörighetsfördelningen beskrivs nedan i fråga om de regler som innehåller bestämmelser i frågor om vilka unionen har antagit lagstiftning.

⁵⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (nedan svaveldirektivet).

⁵¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG samt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

⁵² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

KAPITEL 1. ALLMÄNT.

Regel 1. Tillämpningsområde. Enligt regeln tillämpas bilaga VI på alla fartyg om inte annat uttryckligen anges. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Regel 2. Definitioner. Regeln innehåller de definitioner som är väsentliga för bilagan. Genom resolution MEPC.328(76) har till punkt 2.17 i definitionerna fogats ett nytt led 5, enligt vilket som en väsentlig ombyggnad kan betraktas en ombyggnad av ett fartyg som väsentligen ändrar fartygets energieffektivitet som kan leda till att fartyget överskrider det tillämpliga erforderade EEDI-indexet eller det tillämpliga erforderade EEXI-indexet enligt regel 22 och 23. Dessutom fogas till förteckningen definitioner av termerna obemannad icke-självgående pråm (punkt 2.4), uppnått årligt CII (punkt 2.2), erforderat EEXI-index (punkt 2.25) och erforderat årligt operativt CII (punkt 2.23).

Definitionerna hör till området för lagstiftningen till den del de inverkar på innehållet i och tillämpningen av materiella bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen.

Regel 3. Undantag och befrielser. I regeln beskrivs de undantagsfall i vilka reglerna i denna bilaga inte tillämpas. Undantagsfallen har samband med tryggandet av fartygssäkerheten och möjliggörandet av räddningsverksamhet, samt med eventuella utsläpp i samband med oavsiktliga skador eller haverier på utrustning ombord. I regeln beskrivs också de undantagsfall i vilka fartyget med vissa begränsningar kan beviljas en temporär befrielse från utsläppsbegränsningarna, t.ex. för forskningsarbete eller för utnyttjande av eller forskning gällande mineraler i havsbotten. Till regel 3 fogas en ny bestämmelse om att administrationen kan befria en obemannad icke-självgående pråm från kraven på besiktning i bilaga VI med ett dispenscertifikat för det internationella luftskyddscertifikatet för obemannade självgående pråmar.

Bestämmelsen hör till området för lagstiftningen, inklusive den nya punkt 4. Nationella bestämmelser om utsläpp av luftförorenande ämnen i undantagsfall finns i 7 kap. 4 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 4. Likvärdighet. En fördragsslutande parts administration kan tillåta alternativa procedurer, som är minst lika effektiva med tanke på minskning av utsläppen som de som föreskrivs i bilagan, inklusive kraven på begränsning av utsläpp av kväveoxider i regel 13 och begränsning av utsläpp av svaveloxider i regel 14. En alternativ procedur kan innebära att tillbehör, material, utrustning eller apparater installeras ombord eller att alternativa procedurer, bränslen eller överensstämelsemetoder används ombord, organisationen ska underrättas om detta så att uppgifterna sänds till de fördragsslutande parterna för information och eventuella åtgärder. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser om likvärdighet, dvs. metoder för utsläppsminskning, för svaveloxider finns i 7 kap. 9 a § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Svaveldirektivet innebär att minskning av utsläpp av svaveldioxider, inklusive alternativa metoder för utsläppsminskning, hör till unionens exklusiva behörighet.

KAPITEL 2. BESIKTNING, CERTIFIERING OCH KONTROLLRUTINER.

Regel 5. Besiktningar. I regeln bestäms det i vilket skede och till vilka delar ett fartyg, dess utrustning, system, anordningar, arrangemang och material ska besiktas och vilka intervaller för förnyad besiktning som gäller för fartyget och besiktningsobjekten ombord samt om villkoren

för att få besiktningsintyg. I regeln anges de instanser som utför och övervakar besiktningar samt undantagen från besiktningskraven. I regeln anges grunderna för återkallande av intyg till följd av brister som uppdragats vid besiktningen. Vidare bestäms det i regeln om beviljande av energieffektivitetscertifikat som utfärdas på basis av energieffektiviteten (EEDI). I samband med besiktningen av fartyg kontrolleras energieffektivitetscertifikatets giltighet och att fartyg har en energieffektivitetsplan (SEEMP), samt att fartyget uppnår det energieffektivitetsindex (EEXI) som ställts upp för det.

I det inledande stycket i punkt 4 har tagits in en hänvisning till resolution MEPC.309(73) och cirkulär MEPC.1/Circ.855/Rev.2, genom vilka anvisningar utfärdats för fastställande och besiktning av samt certifikat för planeringsindexet som mäter energieffektivitet. Till punkt 4 har fogats nya underpunkter 6, 7 och 8. Underpunkt 6 berör överensstämmelsen med SEEMP-planen enligt regel 26 stycke 3 punkt 1 för fartyg som omfattas av regel 28, och preciserar tidsramen för planen. Underpunkt 7 gäller säkerställande av fartygets uppnådda EEXI-index överensstämmelse med kraven i regel 23 och 25 i samband med besiktning av fartyget. I underpunkt 8 förutsätts att det uppnådda EEXI-indexet vid behov ska beräknas på nytt i samband med besiktningen, om en sådan väsentlig ombyggnad av fartyget om omfattas av regel 23 har skett.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Nationella bestämmelser om besiktning av fartyg finns i 6 kap. i fartygssäkerhetslagen.

Regel 6. *Utfärdande eller godkännande av certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering.* I regeln bestäms villkoren för beviljande av internationellt luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat) och internationellt energieffektivitetscertifikat för fartyg, samt vilken instans som beviljar certifikaten.

I regelns rubrik har tagits in formuleringar om rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering i enlighet med det uppdaterade innehållet i regel 6 och 7. Ett tillägg med samma innehåll har gjorts i mellanrubriken före punkt 6 och 7 i regeln. I den uppdaterade punkt 6 bestäms uppgifterna för administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen sedan rapporterade data enligt regel 27 stycke 3 mottagits och årligt operativt CII-värde enligt regel 28 uppnåtts. Administrationen eller ett klassificeringssällskap ska senast inom fem månader från ingången av det kalenderår som följer på rapporteringsåret fastställa fartygets operativa koldioxidintensitetsklassificering och utfärda en försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning. Enligt 7 punkten ska administrationen i enlighet med regel 27 stycke 4, 5 eller 6 utifrån data som har rapporterats utfärda en försäkran om överensstämmelse till fartyget, för vilken administrationen tar ansvar. Till regeln har fogats en helt ny 8 punkt, i vilken det bestäms att en försäkran om överensstämmelse inte ska utfärdas till fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller klassificerats som E i enlighet med regel 28 om inte en plan för korrigerande åtgärder beaktas i SEEMP-planen och granskas i enlighet med regel 28 stycke 7 och 8.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Nationella bestämmelser om fartygs energieffektivitet finns i 7 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. I 2 b § i det kapitlet föreskrivs om uppgifter som ska lämnas om bränsleförbrukning. I 2 c § föreskrivs om försäkran om överensstämmelse för anmälan om bränsleförbrukning.

Regel 7. *Certifikat utfärdat av en annan fördragsslutande part.* En fördragsslutande part får på begäran av administrationen låta besikta ett fartyg och om den med tillräcklig säkerhet kan konstatera att bestämmelserna iaktas kan den utfärda eller tillåta att ett IAPP-certifikat eller ett

internationellt energieffektivitetscertifikat utfärdas för fartyget samt vid behov godkänna eller tillåta godkännandet av sådana certifikat för fartyget i enlighet med denna bilaga. Ett certifikat som utfärdats på detta sätt ska innehålla en anteckning om att det har utfärdats på begäran av administrationen och det ska ha samma beviskraft och få samma erkännande som ett certifikat som utfärdats enligt regel 6 i denna bilaga. Certifikat får inte utfärdas till fartyg som är berättigade att föra en sådan stats flagg som inte är en fördragsslutande part. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Nationella bestämmelser om besiktning som utförts av myndigheter i andra stater finns i 37 § i fartygssäkerhetslagen.

Regel 8. *Formulär för certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering.* I regeln bestäms det att försäkran om överensstämmelse för IAPP-certifikat, det internationellt energieffektivitetscertifikat, rapporteringen av bränsleförbrukning och operativa koldioxidintensitetsklassificering samt det internationella luftskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar ska upprättas enligt formulären i tillägg I, VIII, X och XI. I regeln bestäms det också på vilka språk certifikaten och rapporterna ska upprättas.

I regelns rubrik och i rubrikerna för tre stycken har det i enlighet med förändringen i innehållet tagits in en beskrivning av försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering.

Nationella bestämmelser om försäkran om överensstämmelse för rapportering av bränsleförbrukning finns i 7 a kap. 2 c § i den gällande miljöskyddslagen för sjöfarten, och för IEE-certifikat i 3 § i samma kapitel. Formulären för certifikat hör dock inte till området för lagstiftningen, och inga nationella bestämmelser behövs angående dem.

Regel 9. *Giltighetstid och giltighet för certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering.* I regeln bestäms det om giltighetstiden och giltigheten för certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering beroende på förhållandet mellan de föreskrivna tidpunkterna för förnyad besiktning och de tidigare certifikatens giltighetstid. I bestämmelsen beskrivs också de undantagsfall när giltighetstiden för certifikat som löper ut kan förlängas eller ett giltigt certifikat kan makuleras.

I regelns rubrik och i rubriken för stycke 12 har i enlighet med ändringen i innehållet tagits in en formulering om försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering. Till stycke 11 har fogats en 3 punkt, där det bestäms om makulering av ett giltigt energieffektivitetscertifikat om fartygets utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang eller material som omfattas av besiktningen har ändrats utan uttryckligt medgivande av administrationen. Stycke 12 har fått nytt innehåll: En försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering som utfärdats enligt regel 6 stycke 6 gäller för det kalenderår då den utfärdats och för de första fem månaderna följande kalenderår. Om fartyget bytt flagg och/eller ägare gäller försäkran om överensstämmelse för kalenderåret, för därpå följande kalenderår och för de första fem månaderna därefter. Alla försäkningar om överensstämmelse ska bevaras ombord i minst fem år.

Nationella bestämmelser om försäkran om överensstämmelse finns i 7 a kap. 2 c § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 10. Hamnstatens tillsyn av operativa krav. När ett fartyg befinner sig i en hamn eller offshore-terminal under jurisdiktion av en annan fördragsslutande part ska den fördragsslutande partens behörigen auktoriserade myndigheter granska om fartyget uppfyller de operativa kraven enligt denna bilaga om det finns grundad anledning att anta att befälhavaren eller besättningen inte känner till viktiga förfaranden avseende förhindrande av luftförorening från fartyg. Fartyget får förhindras att lämna hamn tills situationen har åtgärdats enligt bestämmelserna i denna bilaga. Vilken som helst hamnstats granskning kan vid behov säkerställa att det finns en giltig försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering, ett internationellt energieffektivitetscertifikat och en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering ombord på fartyget i enlighet med artikel 5 i den gällande konventionen.

Stycke 5 i regeln kompletteras så att det vid en hamnstats granskning utöver de dokument som tidigare förtecknades (internationellt energieffektivitetscertifikat och försäkran om överensstämmelse avseende brännoljaförbrukning) kan säkerställas att det ombord på fartyget finns en giltig försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering samt och en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP). Till regeln har fogats ett nytt stycke (6), i vilket det föreskrivs om hamnstatens tillsyn över införandet och genomförandet av SEEMP enligt regel 28.

Regeln hör till området för lagstiftningen. nationella bestämmelser om tillsyn över fartygens skyldigheter enligt MARPOL-konventionen finns i 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten och i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll hör kontroll av dokument enligt MARPOL-konventionen till unionens exklusiva behörighet.

Regel 11. Uppdagande av överträdelser och tillsyn över verkställigheten. I regeln ingår bestämmelser om de fördragsslutande parternas myndigheters behörighet att undersöka överträdelser av skyldigheterna enligt bilaga VI och om de åtgärder en behörig myndighet ska vidta om en överträdelse uppdagas vid en kontroll. De fördragsslutande parterna ska också samarbeta för att uppdaga överträdelser och övervaka verkställigheten av bestämmelserna i bilagan. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Nationella bestämmelser om uppdagande av överträdelser finns i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och i 12 och 13 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regeln hör till området för lagstiftningen.

KAPITEL 3. KRAV AVSEENDE KONTROLL AV UTSLÄPP FRÅN FARTYG.

Regel 12. Ozonnedbrytande ämnen. Avsiktliga utsläpp av ozonnedbrytande ämnen är förbjudna med undantag för minimala utsläpp i samband med tillvaratagande eller återvinning av ett ozonnedbrytande ämne. De fördragsslutande parterna kan utfärda bestämmelser om utsläpp från läckage. Bestämmelserna ska inte tillämpas på permanent slutna utrustning där det inte finns någon påfyllningsanslutning för kylmedel eller löstagbara delar som innehåller ozonnedbrytande ämnen. Installationer som innehåller andra ozonnedbrytande ämnen än HCFC-föreningar (klorfluorkolväteföreningar) är förbjudna på fartyg som byggts efter vissa datum enligt en skala med flera steg. Ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen ska lämnas till lämpliga mottagningsanläggningar när de avlägsnas från fartygen. Varje fartyg som omfattas av bestämmelserna ska ha en förteckning över utrustning som innehåller ozonnedbrytande ämnen. Varje fartyg som har laddningsbara system som innehåller ozonnedbrytande ämnen ska föra dagbok över ozonnedbrytande ämnen. I dagboken för

ozonnedbrytande ämnen registreras ämnens massa och dagboken fylls i utan dröjsmål i vissa fall, t.ex. då utrustning som innehåller ozonnedbrytande ämnen laddas på nytt, då utrustning som innehåller ozonnedbrytande ämnen repareras, samt då ozonnedbrytande ämnen avsiktligt eller oavsiktligt släpps ut. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Bestämmelser om begränsning av och förbud mot ozonnedbrytande ämnen finns i 7 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 har utfärdats om ämnen som bryter ned ozonskiktet.

Regel 13. Kväveoxider (NO_x). Regel 13 gäller begränsning av kväveoxider (NO_x) i marindieselmotorer. Regeln tillämpas på alla marindieselmotorer med en uteffekt som överstiger 130 kW som är installerade i fartyg, och med vissa undantag på motorer som genomgår en väsentlig ombyggnad den 1 januari 2000 eller senare. Undantag från regeln kan beviljas för motorer av en viss ålder under förutsättning att fartyget endast trafikerar hamnar i flaggstaten. Marindieselmotorer ska uppfylla vissa utsläppsgränser som är kopplade till det nominella varvtalet (nivå I, II eller III), beroende på vilket år fartyget byggts och tagits i bruk samt inom vilket område fartyget trafikerar. Undantag från bestämmelserna är möjliga t.ex. på basis av begränsningar som fartygets konstruktion ställer eller för fartyg som enbart används för nöjesbruk, på basis av fartygets trafikeringsområde eller i vissa undantagsfall. I regeln bestäms det om utsläppskontrollområdena för NO_x, där bestämmelserna om nivå III tillämpas. Östersjön är ett sådant kontrollområde. Det föreskrivs om en loggbok för marindieselmotorer, där motorernas status, datum, klockslag och fartygets position ska antecknas vid inresa till och utresa från ett utsläppskontrollområde för NO_x inom nivå III eller när på/av-status ändras inom ett sådant område. Dessutom sägs det att den år 2008 reviderade NO_x-koden (NO_x Technical Code 2008) ska tillämpas vid verifiering, testning, mätning och tillsyn över överensstämmelsen med kraven enligt regeln. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Regeln hör till området för lagstiftningen. NO_x-utsläppsbegränsningarna har verkställts nationellt genom förhindrande och begränsning av utsläpp av luftförorenande ämnen i 7 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. I 4 § i det kapitlet föreskrivs om utsläpp av kväveoxider i undantagsfall. I 6 a § i samma kapitel föreskrivs det i enlighet med regel 13 om anteckningar som ska göras i ett fartygs maskindagbok.

Regel 14. Svaveloxider (SO_x) och partiklar. I regeln föreskrivs det om hantering av utsläpp av svaveloxider (SO_x) och partiklar ombord. Enligt de allmänna kraven får svavelhalten i brännolja som används eller transporteras för användning ombord på ett fartyg inte överstiga 0,50 %, och den globala genomsnittliga svavelhalten i tung brännolja som levererats för användning ombord på fartyg övervakas enligt organisationens anvisningar. På utsläppskontrollområdena, såsom på Östersjön och Nordsjön, ska fartygen iaktta striktare gränser för svavelhalt (0,10 % m/m). Leverantörer av brännolja ska dokumentera svavelhalten, och fartygen ska föra bok över byte av brännolja om de använder skilda bränslen när de trafikerar utsläppskontrollområdena. Den behöriga myndigheten bestämmer om provtagning och testning av brännolja i drift och ombord och ansvarar för provtagningen. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Eftersom bestämmelser om begränsning av och tillsyn över svaveloxidutsläpp från fartyg finns i svaveldirektivet hör innehållet i regel 14 i bilaga VI till MARPOL-konventionen till unionens exklusiva behörighet. Svaveldirektivet och regel 14 i bilaga VI till MARPOL-konventionen har genomförts genom bestämmelserna i 7 kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regeln hör till området för lagstiftningen.

Regel 15. Flyktiga organiska föreningar. I regeln föreskrivs det om reglering av utsläpp av flyktiga organiska föreningar (VOC-utsläpp) från tankfartyg i hamnar och offshore-terminaler under jurisdiktion av en fördragsslutande part. En fördragsslutande part som reglerar VOC-utsläpp från tankfartyg ska meddela detta till organisationen. I meddelandet anges uppgifter om storleken på de tankfartyg som ska kontrolleras, laster som kräver kontrollsystem för ångutsläpp och datum då sådan kontroll träder i kraft.

Organisationen distribuerar en lista över hamnar och terminaler som har godkända kontrollsystem för ångutsläpp till andra fördragsslutande parter och till organisationens medlemsstater i informationssyfte.

Enligt regeln ska tankfartyg ha ett uppsamlingssystem för ångutsläpp. Ett tankfartyg som transporterar råolja ska dessutom ha en VOC-hanteringsplan som godkänts av administrationen och som beaktar anvisningarna som utarbetats av organisationen. Regeln tillämpas också på gastankfartyg, om deras system möjliggör säker förvaring ombord eller transport av VOC-föreningar. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser om förbud och begränsning av utsläpp av flyktiga organiska föreningar från olje- och kemikalietankfartyg finns i 7 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 16. Avfallsförbränning på fartyg. Enligt regeln tillåts avfallsförbränning på fartyg endast i fartygens avfallsförbränningsugnar. Bland annat lastrester, PCB-föreningar och avfall som innehåller tungmetaller är förbjudna att bränna ombord. Förbränning av polyvinylklorid (PVC) är förbjudet, förutom i godkända avfallsförbränningsugnar. Förbränning av avloppsslam och sludgeolja ombord på fartyg som genererats under normal fartygsdrift är också tillåtet i huvud- eller hjälpmotorer eller pannor, men får då inte ske i hamnområden eller vid flodmynningar. Bestämmelsen påverkar inte förbuden eller kraven enligt konventionen om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material eller utvecklingen av alternativa värmebaserade avfallshanteringsanläggningar. På avfallsförbränningsugnar ställs krav med beaktande av när de färdigställts, och undantag från kraven får göras på vissa villkor. Anvisningar har meddelat anvisningar om användningen av avfallsförbränningsugnar och om utbildning för personal. Det ska övervakas i enlighet med bestämmelserna att rökgasens utgångstemperatur i förbränningskammaren är tillräckligt hög. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser om avfallsförbränning på fartyg finns i 7 kap. 11 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 17. Mottagningsanordningar. Alla fördragsslutande parter åtar sig att säkerställa att anläggningar finns tillgängliga för att på ett tillräckligt sätt svara på behovet att ta emot ozonnedbrytande ämnen samt utrustning och avgasreningssystem som innehåller sådana ämnen. Små öriken under utveckling kan uppfylla kraven genom regionala arrangemang. De fördragsslutande parterna kan konsultera organisationen för utarbetande av anvisningar och regionala planer. Om en viss hamn eller terminal hos en fördragsslutande part saknar nödvändig industriinfrastruktur för att behandla ämnena, ska den fördragsslutande parten underrätta organisationen så att informationen kan delges. Dessutom ska de fördragsslutande parterna meddela organisationen om alla fall där anläggningar enligt denna regel inte är tillgängliga eller anses vara otillräckliga. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser om hur avfall tas emot i hamn finns i 9 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Med stöd av fartygsavfallsdirektivet hör mottagningsarrangemang för avfall till unionens exklusiva behörighet.

Regel 18. Tillgången och kvaliteten på brännolja. Enligt regel 18 ska de fördragsslutande parterna främja tillgången på brännolja i sina hamnar och terminaler. Om ett fartyg inte förmår iaktta kraven på brännoljans kvalitet enligt regel 14 och 18, kan en fördragsslutande parts myndighet kräva att fartyget lägger fram bevis över att det strävat efter att iaktta kraven. Fartyget ska inte krävas avvika från sin planerade rutt eller fördröjas oskäligt för att uppfylla kraven. Brännoljans kvalitet ska uppfylla noggranna krav som anges i regeln; leveranssedeln för brännoljan ska förvaras ombord, och hamnmyndigheterna kontrollerar uppgifterna i den. De fördragsslutande parterna förbinder sig att upprätthålla ett register över lokala leverantörer av brännolja och att vid behov vidta åtgärder mot leverantörer som inte uppfyller kraven.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser om kvalitetskrav på bränsle finns i 7 kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Det föreskrivs om skyldigheter för leverantörer av marina bränslen i 11 a § i samma kapitel.

KAPITEL 4. REGLER OM KOLDIOXIDINTENSITET INOM INTERNATIONELL SJÖFART.

Kapitlets rubrik har ändrats till "Regler om koldioxidintensitet inom internationell sjöfart" när den tidigare löd "Regler om fartygs energieffektivitet". Mellan regel 19 som gäller tillämpningsområdet för den tidigare versionen av detta kapitel och regel 20 som gäller uppnått designindex för energieffektivitet har två nya regler tagits in och numrerats som regel 20 och 21. Samtidigt har de tidigare reglernas numrering ändrats.

Regel 19. Tillämpningsområde. Regeln gäller i huvudsak fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton. Bestämmelserna tillämpas inte på fartyg som endast trafikerar inom vatten som hör till flaggstatens suveränitet, om inte en skälig och möjlig tillämpning är befogad. Undantaget kan också tillämpas på fartyg som inte drivs mekaniskt och plattformar som innefattar FPSO-fartyg och FSU-fartyg och borrhullplattformar, fartyg med icke-konventionell framdrivning eller LNG-fartyg. Undantag kan tillämpas för fartyg i kategori enligt definitionen i polarkoden. Administrationen kan också låta bli att tillämpa reglerna på vissa fartyg som för statens flagg, och då ska organisationen underrättas om att tillämpningen av reglerna återkallas eller nekas.

I stycke 3 i regeln har tagits in formuleringar om de nya styckena som fogats till bestämmelsen och om deras konsekvenser. De nya styckena gäller passagerarfartyg med icke-konventionell framdrivning samt LNG-tankfartyg med konventionell eller icke-konventionell framdrivning. Vidare preciseras det i stycke 3 att de tidigare styckena 20 och 21 inte tillämpas på fartyg i kategori A enligt definitionen i polarkoden.

Regeln och de ändringar som gjorts i den hör till området för lagstiftningen. Nationellt är tillämpningsområdet för kraven på fartygs energieffektivitet enligt miljöskyddslagen för sjöfarten knuten till MARPOL-konventionen.

Regel 20. Syfte. I den helt nya regel 20 bestäms det att kapitlets syfte är att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart och sträva efter att uppfylla kraven i IMO:s första strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg.

Regel 21. Funktionella krav. Enligt regeln ska ett fartyg som omfattas av kapitel 4 för att uppnå syftet i regel 20 i bilaga VI vid behov uppfylla de tekniska koldioxidintensitetskraven i enlighet med regel 22, 23, 24 och 25 i bilaga VI och de operativa koldioxidintensitetskraven i enlighet med regel 26, 27 och 28 i bilaga VI för att minska fartygets koldioxidintensitet. Regeln är ny i sin helhet.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det behöver dock inte föreskrivas om skyldigheten i miljöskyddslagen för sjöfarten, eftersom avsikten är att i lagen föreskriva särskilt om enskilda skyldigheter.

Regel 22. Uppnått designindex för energieffektivitet (uppnått EEDI-index). Enligt regeln ska uppnått designindex för energieffektivitet (EEDI-indexet) beräknas för varje nytt fartyg, för varje nytt fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad, och för varje nytt eller existerande fartyg som genomgått en väsentlig ombyggnad som är så omfattande att administrationen betraktar fartyget som nybyggt. Alla skyldigheter som gäller energieffektivitet (regel 22–25) tillämpas på bulkfartyg, kombinationsfartyg, containerfartyg, allmänna lastfartyg, tankfartyg, kylfartyg, ro-ro-fraktfartyg, ro-ro-fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon), ro-ro-passagerarfartyg och gastankfartyg enligt vad som bestäms i regel 2.2 i bilaga VI till MARPOL-konventionen. Det uppnådda EEDI-indexet är fartygsspecifikt och utvisar fartygets uppskattade prestationsförmåga med avseende på energieffektivitet. Det uppnådda EEDI-indexet ska beräknas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av IMO,⁵³ och det ska kontrolleras. Administrationen eller ett klassificeringssällskap ska för varje fartyg meddela organisationen de erforderade och uppnådda EEDI-indexvärdena inom vissa tider från att fartyget besiktats eller levererats. I den tidigare versionen ingick denna regel som regel 20. Inga andra ändringar än den uppdaterade numreringen har gjorts i regeln.

Bestämmelser om krav på fartygs energieffektivitet, inklusive värdet på ett uppnådda designindexet för energieffektivitet, finns i 7 a kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regel 22 hör till området för lagstiftningen.

Regel 23. Uppnått energieffektivitetsindex för existerande fartyg (uppnått EEXI-index). Enligt regeln ska det uppnådda EEXI-indexet beräknas för varje fartyg och för varje fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad. Det uppnådda EEXI-indexet är fartygsspecifikt och utvisar fartygets uppskattade prestationsförmåga med avseende på energieffektivitet. Administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den ska granska det uppnådda EEXI-indexet utifrån det tekniska EEXI-dokumentet. Enligt regel 22 kan det uppnådda och granskade EEDI-indexet betraktas som uppnått EEXI-index för varje fartyg som omfattas av regel 22 i bilaga VI om värdet av det uppnådda EEDI-indexet är lika högt eller lägre än värdet av det erforderade EEXI-indexet som krävs enligt regel 25. I detta fall ska det uppnådda EEXI-indexet granskas utifrån det tekniska EEDI-dokumentet. Regeln är ny i sin helhet.

Bestämmelser om krav på fartygs energieffektivitet finns i 7 a kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regel 22 hör till området för lagstiftningen.

Regel 24. Erfordrat EEDI-index. I regeln bestäms det om det EEDI-index som erfordras av fartyg. Regeln tillämpas på samma fartyg som regel 22. Det erforderade EEDI-indexet beräknas utifrån de tabeller som ingår i regeln och det uppnådda EEDI-indexet. Om fartyget konstruerats

⁵³ Anvisningen om en beräkningsmetod för uppnått designindex för energieffektivitet (EEDI), som antogs av IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön genom resolution MEPC.308(73) och ändrades genom resolution MEPC.322(74) och MEPC.332(76).

så att det kan omfattas av flera än en av de fartygstyper som anges i tabell 2 ska fartygets erforderade EEDI-index vara det strängaste (lägsta) erforderade EEDI-indexvärdet. Enligt regeln får den installerade framdrivningseffekten för varje fartyg som omfattas av denna regel inte vara mindre än den framdrivningseffekt som krävs för att upprätthålla fartygets styrförmåga under ogynnsamma förhållanden. I den tidigare versionen ingick denna regel som regel 21. Genom resolution MEPC.328(76) gjordes inga andra ändringar i regeln än uppdateringen av regelns nummer.

Bestämmelser om krav på fartygs energieffektivitet finns i 7 a kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Den paragrafen gäller värdet på det uppnådda designindexet för energieffektiviteten.

Regel 25. Erfordrat EEXI-index. I regeln bestäms det om det EEXI-index som erfordras av fartyg. Det erforderade EEXI-indexet ska beräknas för samma fartyg för vilka regel 23 tillämpas, enligt den formel som ingår i regel 25. Det erforderade EEXI-indexet beräknas med hjälp av det uppnådda EEXI-indexet och den tabell som ingår i denna regel. Regeln är ny i sin helhet.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att 7 a kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten som gäller krav på fartygs energieffektivitet kompletteras så att den också omfattar skyldigheterna enligt regel 25.

Regel 26. Fartygsspecifik plan för energieffektivitetshandling (SEEMP-plan). Den tidigare regel 22 om plan för energieffektivitetshandling har i ändrad form tagits in som regel 26 i den uppdaterade bilaga VI. Enligt stycke 1 i regeln ska varje fartyg ha en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshandling (SEEMP-plan) som kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem (SMS-system). Genom resolution MEPC.328(70) flyttades kravet i det tidigare stycke 3 på att planen ska utarbetas med beaktande av de anvisningar som IMO antagit till stycke 1. I stycke 2 om att SEEMP-planen ska innefatta en beskrivning av den metod som används för att samla in uppgifter om bränsleförbrukning gjordes redaktionella ändringar genom resolution MEPC.328(79), men dess innehåll är oförändrat. I det nya stycke 3 som helhet bestäms om övriga uppgifter som SEEMP-planen för fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 skulle innefatta fram till den 1 januari 2023, samt om granskning av SEEMP-planen för fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller som klassificerats som E i enlighet med regel 28, om inkludering av en plan med korrigerande åtgärder samt om granskning och auditering av fartyget med beaktande av IMO:s anvisningar.

Regeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser om SEEMP-planen finns i 7 a kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Det föreslås att den paragrafen ändras till följd av ändringen av regeln som gäller SEEMP-planen.

Regel 27. Insamling och rapportering av fartygets bränsleförbrukningsdata. Enligt regeln ska fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 samla in och rapportera bränsleförbrukningsdata i enlighet med den metod som anges i SEEMP-planen. Fartygen ska rapportera uppgifterna elektroniskt i IMO:s standardiserade format. Om ett fartyg överförs från en administration till en annan ska fartyget meddela den tidigare administrationen eller det tidigare företaget uppgifterna enligt förfaranden som fastställts av administrationen. De uppgifter som meddelats till IMO:s databas för fartygs förbrukning av brännolja behandlas anonymt, och IMO:s generalsekreterare ansvarar för genomförandet och upprätthållandet av databasen. I resolution MEPC.328(76) gjordes inga ändringar i regelns innehåll, men dess numrering har ändrats (tidigare 22A).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser om uppgifter som ska lämnas till systemet för insamling av bränsleförbrukningsdata finns i 7 a kap. 2 b § i miljöskyddslagen för

sjöfarten. Till följd av MRV-förordningen hör regelns innehåll till unionens exklusiva behörighet.

Regel 28. Operativ koldioxidintensitet. Enligt bestämmelsen ska fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 samla in och rapportera uppgifter om sin koldioxidintensitet. Den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn beräknas för varje kalenderår, och fartygen ska meddela den via elektronisk kommunikation i IMO:s standardiserade format, som anges i tillägg X till bilaga VI. I regeln anges också formeln för beräkning av den erforderade årliga operativa CII-indikatorn. Den operativa koldioxidintensitetsklassificeringen (A–E) fastställs utifrån den uppnådda CII-indikatorn och den erforderade CII-indikatorn. I regeln föreskrivs det också om planering av korrigerande åtgärder för fartyg som klassificerats som D eller E samt om incitament och en granskning senast 2026, i vilken regelns effekter och behovet av eventuella ändringar ska bedömas. Regeln är ny i sin helhet.

Unionens bestämmelser om minskning av växthusgasutsläppen från sjötransport innebär att regeln hör till unionens exklusiva behörighet. Regeln hör till området för lagstiftningen. Det föreslås att regeln genomförs genom bestämmelser som tas in i 7 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 29. Främjande av tekniskt samarbete och överföring av teknologi som hänför sig till förbättrandet av energieffektiviteten hos fartyg. Enligt regeln ska administrationerna i samarbete med organisationen och andra internationella organ främja och vid behov tillhandahålla stöd till stater som begär tekniskt bistånd, i synnerhet till stater under utveckling. En fördragsslutande parts administration ska främja utvecklingen och överföringen av teknologi och informationsutbyte med stater som begär tekniskt bistånd, i synnerhet till stater under utveckling. I den tidigare versionen var detta regel 23. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Regeln hör till området för lagstiftningen. Regeln har inte genomförts genom nationell materiell lagstiftning.

KAPITEL 5. KONTROLL AV EFTERLEVNADEN AV BESTÄMMELSERNA I DENNA BILAGA.

Regel 30. Tillämpningsområde. Enligt regeln tillämpar de fördragsslutande parterna bestämmelserna i genomförandekoden när de uppfyller sina skyldigheter och ansvarsområden i bilaga VI. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76). Bestämmelsen hör inte till området för lagstiftningen, och den har inte genomförts genom nationell materiell lagstiftning.

Regel 31. Kontroll av efterlevnad. Varje fördragsslutande part ska genomgå periodiska revisioner utförda av organisationen i enlighet med revisionsstandarderna för att kontrollera efterlevnaden och genomförandet av denna bilaga. Organisationens generalsekreterare ansvarar för administrationen av revisionssystemet. Varje fördragsslutande part ansvarar för ett smidigt genomförande av revisionen och genomförandet av åtgärdsprogrammet för bearbetningen av resultaten. Auditeringen för alla fördragsslutande parter ska grunda sig på ett allmänt schema som utarbetats av organisationens generalsekreterare, och de ska utföras med jämna mellanrum med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. Regeln ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Bestämmelsen hör inte till området för lagstiftningen, och den har inte genomförts genom nationell materiell lagstiftning.

TILLÄGG

I bilaga VI till MARPOL-konventionen ingår 11 tillägg (Appendix), i vilka innehållet i reglerna i bilagorna preciseras; exempelvis anges formulär för de certifikat som förutsätts i bilagorna. Tilläggen hör inte till området för lagstiftningen.

Tillägg I. *Formulär för internationellt luftskyddscertifikat (IAPP) (regel 8).* Tillägget innehåller ett formulär för internationellt luftskyddscertifikat (IAPP). Tillägget ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Tillägg II. *Testcykler och viktningsfaktorer (regel 13).* I tillägget anges testcykler som ska tillämpas när kväveoxidutsläpp fastställs, samt viktningsfaktorer för marindieselmotorer i enlighet med regel 13 i bilagan. Iakttagandet av de utsläppsgränser för kväveoxid som ska tillämpas kontrolleras med hjälp av de testcykler och viktningsfaktorer som anges i regeln och som fastställs enligt marindieselmotorernas driftsätt samt olika driftsprofiler genom att använda de testmetoder och uträknings sätt som definieras i den år 2008 reviderade NOx-koden. Tillägget ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Tillägg III. *Kriterier och förfaranden för fastställande av utsläppskontrollområden (regel 13 stycke 6 och regel 14 stycke 3).* I tillägget anges de kriterier och förfaranden som krävs för fastställande av utsläppskontrollområden och för att utarbeta och lägga fram sådana förslag för organisationen samt de faktorer som ska beaktas när IMO bedömer sådana förslag. De fördragsslutande parterna kan lämna förslag om fastställande av utsläppskontrollområden, som ska innefatta en klar avgränsning av området, typen av utsläpp, konsekvenser för befolkningen, konsekvenser för miljön, klimatförhållanden, trafiktäthet och andra väsentliga uppgifter. Organisationen bedömer förslagen, och utsläppskontrollområdena fastställs och ändringar behandlas i enlighet med konventionen. Tillägget ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Tillägg IV. *Typgodkännande av fartygs avfallsförbränningsugnar och verksamhetsbegränsningar (regel 16).* Alla avfallsförbränningsugnar på fartyg ska ha IMO:s typgodkännandecertifikat. I tillägget definieras egenskaperna hos avfallsförbränningsugnar som nämns i regel 16 stycke 6.1 med avseende på certifikatet. Ugnen ska ha förmåga att förbränna de angivna avfalls typerna inom angivna gränsvärden enligt tillägget, t.ex. i fråga om förbränningsprocessen och de obrända komponenterna i askavfallet. Ugnen ska genomgå ett specificerat typgodkännandetest på fabriken eller vid en godkänd testinstitution på administrationens ansvar så att de standardspecifikationer för bränsle/avfall som anges i tillägget används i typgodkännandetesten för att fastställa om avfallsförbränningsugnen fungerar inom de definierade gränserna. I tillägget anges gränsvärden för rökgaser och askavfall. Tillägget ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Tillägg V. *Information som ska inkluderas i leveranssedeln för bränsle (regel 18 stycke 5).* I tillägget beskrivs den information som ska inkluderas i leveranssedeln för bränsle enligt regel 18 stycke 5 samt den anmälan som ska undertecknas och certifieras av leverantören av brännoljan om att den levererade brännoljan uppfyller kraven i regel 18 stycke 3 i bilagan. Tillägget ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Tillägg VI. *Kontrollförfarande för brännoljeprov enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen (regel 18 stycke 8 punkt 2 eller regel 14 stycke 8).* I tillägget anges kontrollförfarandena för brännoljeprov enligt regel 18 stycke 8 eller regel 14 stycke 8, såsom leverans av prover till laboratorier, laboratorieundersökningarnas innehåll och undersökningsmetoder, märkning och

rapportering av resultat samt åtgärder med anledning av provresultaten. Tillägget ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Tillägg VII. *Utsläppskontrollområden (regel 13 stycke 6 och regel 14 stycke 3).* I tillägget anges gränserna för utsläppsområdena enligt koordinater, med undantag för Östersjöområdet och Nordsjöområdet. Tillägget ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Tillägg VIII. *Formulär för det Internationella energieffektivitetscertifikatet (IEE-certifikatet) (regel 8 stycke 2).* I tillägget anges ett formulär för det internationella energieffektivitetscertifikatet (IEE-certifikatet), som sågs över i resolution MEPC.328(76). En ändring är att till formuläret för certifikatet har fogats avsnitt om fartygets uppnådda energieffektivitetsindex (uppnått EEXI-index), fartygets erfordrade energieffektivitetsindex (erfordrat EEXI-index) och tekniskt EEXI-dokument.

Tillägg IX. *Uppgifter som ska lämnas till IMO:s databas över fartygs förbrukning av brännolja (regel 27).* I tillägget anges de uppgifter som ska lämnas till IMO:s databas över fartygs förbrukning av brännolja. Tillägget ändrades inte genom resolution MEPC.328(76).

Tillägg X. *Formulär för försäkran om överensstämmelse – rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering (regel 8 stycke 3).* I tillägget anges ett formulär för försäkran om överensstämmelse – rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering (CII). Formuläret har uppdaterats i samband med den operativa koldioxidintensitetsklassificeringen.

Tillägg XI. *Formulär för dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar (regel 8 stycke 4).* Detta formulär är helt nytt.

7.2.2 Obemannade icke-självgående pråmar undantas från vissa besiktning- och certifieringskrav enligt bilaga I och IV till MARPOL-konventionen (resolution MEPC.330(76))

Bilaga I till MARPOL-konventionen

Regel 1. Definitioner. Genom ändringen fogas till regeln om definitioner ett nytt stycke 40, i vilket termen obemannad icke-självgående pråm definieras.

Det finns ingen nationell lagstiftning eller EU-lagstiftning om obemannade icke-självgående pråmar, men ett flertal miljöskyddsbestämmelser för sjöfarten tillämpas på dem.

Regel 3. Undantag och befrielser. Till regel 3 fogas ett nytt stycke, enligt vilket administrationen kan befria en obemannad icke-självgående pråm från kraven på besiktning i bilaga I med ett dispenscertifikat för det internationella oljecertifikatet för obemannade självgående pråmar.

Bestämmelser om besiktning av fartyg finns i fartygssäkerhetslagen. I 53 § i den lagen föreskrivs om besiktningar för att förhindra förorening av miljön. Enligt den paragrafen ska ett fartyg innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg besiktas för att förhindra förorening av miljön i syfte att säkerställa att fartyget uppfyller kraven enligt miljöskyddslagen för sjöfarten. Enligt paragrafen tillämpas på dessa besiktningar dessutom MARPOL-konventionen.

Bestämmelser om internationellt oljeskyddscertifikat, så kallat IOPP-certifikat, finns i 2 kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 8. *Certifikat som utfärdats eller godkänts av en annan regering.* I regel 8 stycke 4, som gäller dokument som inte beviljas fartyg som för en sådan stats flagg som inte är en fördragsslutande part i MARPOL-konventionen, tas in en formulering om obemannade icke-självgående pråmar.

Bestämmelser om besiktning som utförts av myndigheter i andra stater, också besiktning enligt MARPOL-konventionen, finns i 37 § i fartygssäkerhetslagen.

Regel 9. *Formulär för dispenscertifikat.* Till regeln fogas ett nytt stycke om dispenscertifikatet för det internationella oljeskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar och om dess språkversioner.

Inga nationella bestämmelser har utfärdats om formulär för dokument enligt MARPOL-konventionen, och de hör inte till området för lagstiftningen.

Tillägg IV. *Formulär för dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar.* Till bilaga I till konventionen fogas ett nytt tillägg IV, i vilket ett formulär anges för dispenscertifikat för det internationella oljeskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar.

Inga nationella bestämmelser har utfärdats om formulär för dokument enligt MARPOL-konventionen, och de hör inte till området för lagstiftningen.

Bilaga IV till MARPOL-konventionen

Regel 1. *Definitioner.* Genom ändringen fogas till regeln om definitioner i bilaga IV ett nytt stycke 16, i vilket termen obemannad icke-självgående pråm definieras.

Regel 3. *Undantag.* Till regel 3 fogas ett nytt stycke, enligt vilket administrationen kan befria en obemannad icke-självgående pråm från kraven på besiktning i bilaga I med ett dispenscertifikat för det internationella oljecertifikatet för obemannade självgående pråmar.

I 53 § i fartygssäkerhetslagen, som beskrivs ovan, föreskrivs också ombesiktningar enligt MARPOL-konventionen och undantag gällande dem. Bestämmelser om internationellt föreningsskyddscertifikat för avloppsvatten (ISPP-certifikat) finns i 2 kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Regel 6. *Certifikat som utfärdats eller godkänts av en annan regering.* I regel 6 stycke 4, som gäller dokument som inte beviljas fartyg som för en sådan stats flagg som inte är en fördragsslutande part i MARPOL-konventionen, tas in en formulering om obemannade icke-självgående pråmar.

Regel 7. *Formulär för dispenscertifikat.* Till regeln fogas ett nytt stycke om dispenscertifikatet för det internationella föreningsskyddscertifikatet för avloppsvatten för obemannade icke-självgående pråmar och om dess språkversioner.

Inga nationella bestämmelser har utfärdats om formulär för dokument enligt MARPOL-konventionen, och de hör inte till området för lagstiftningen.

Tillägg II. *Formulär för dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar.* Till bilaga I till konventionen fogas ett nytt tillägg IV, i vilket ett formulär anges för dispenscertifikat för det internationella avloppsvattenskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar.

Inga nationella bestämmelser har utfärdats om formulär för dokument enligt MARPOL-konventionen, och de hör inte till området för lagstiftningen.

7.2.3 Regionala mottagningsarrangemang på arktiska havsområden och avfallsdagbok (resolution MEPC.360(79))

Bilaga V till MARPOL-konventionen

Regel 8. Mottagningsanordningar. Regel 8 om mottagningsarrangemang för avfall kompletteras så att regionala mottagningsarrangemang inte enbart tillåts för små örken, utan också för arktiska staters hamnar som är belägna i arktiska havsområden.

Eftersom fartygsavfallsdirektivet gäller mottagningsarrangemang i hamn, hör mottagningsarrangemangen till unionens exklusiva behörighet. Skyldigheterna enligt det direktivet har genomförts nationellt genom 9 och 10 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten och genom 7 och 8 kap. i statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten.

Regel 10. Skyltar, planer för hantering av fast avfall och förande av avfallsdagbok. Genom de ändringar som gjorts i regeln utvidgas skyldigheten att föra avfallsdagbok ombord från alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 till alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 100.

Bestämmelser om fartygs avfallsdagbok finns i 6 kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Regeln hör till området för lagstiftningen.

7.3 Ändringar i Londonprotokollet

Londonprotokollet är en konvention inom internationella sjöfartsorganisationen (IMO) som underlyder FN, och Finland är part i konventionen. Protokollet utgör en så kallad blandat avtal, vars bestämmelser hör till EU:s och dess medlemsstaters delade behörighet. EU är inte part i konventionen.

Förbudet mot dumpning av avfall och annat material hör till området för lagstiftningen, eftersom det innebär ingrepp i enskildas rättigheter och skyldigheter och det finns gällande bestämmelser i lag om det. De nationella bestämmelserna är mer begränsande än Londonprotokollet; I Finland har traditionellt enbart dumpning av muddringsmassor varit tillåten. Enligt 18 § 2 mom. i miljöskyddslagen får i Finlands territorialvatten eller ekonomiska zon avfall eller andra ämnen i sänknings syfte eller annat bortskaffningssyfte inte dumpas från finska eller utländska fartyg, från fordon på isen, från luftfartyg eller från i 4 § 2 punkten i havsskyddslagen avsedda havstekniska enheter, inte heller från fartyg, havstekniska enheter eller luftfartyg sänkas eller överges, med beaktande av vad som i 7 § 3 mom. i havsskyddslagen föreskrivs om motsvarande åtgärder utanför den ekonomiska zonen. Detsamma gäller utstjälning i havet från stranden av ämnen i sänknings- eller bortskaffningssyfte. Enligt 18 § 3 mom. i miljöskyddslagen finns bestämmelser om placering av muddermassa i vattenområden i vattenlagen. Enligt 3 kap. 3 § i vattenlagen krävs vattentillstånd alltid för placering av muddermassa på Finlands territorialvatten i bortskaffningssyfte, om mängden inte är så liten att den saknar betydelse.

Finland är dessutom part i konventionen om skydd av Östersjöområdet marina miljö från 1992 (den så kallade Helsingforskonventionen, FördrS 2/2000), där bl.a. dumpning av muddringsmassor förbjuds i artikel 11.

I samband med deponeringen av godkännandeinstrumentet för Londonprotokollet ämnat följande förklaring: I enlighet med artikel 4 punkt 2 i protokollet förklaras att Finland nationellt har förbjudit dumpning av sådant avfall och annat material som nämns i bilaga 1 till protokollet, med undantag för dumpning av muddringsmassor.

Nationellt används termerna reningsverksslam, kommunalt avloppsslam samt slam från slamavskiljare och slutna tankar om avloppsslam. De slammen utgör avfall som omfattas av avfallslagstiftningen. Avfallslagen och statsrådets förordning om avfall (978/2021) baseras på EU:s avfallsdirektiv. Enligt 5 § i förordningen om avloppsvatten från tätbebyggelse är det förbjudet att släppa ut behandlat eller obehandlat avloppsslam från reningsverk för avloppsvatten från tätbebyggelse i vatten. Genom förordningen om avloppsvatten från tätbebyggelse genomförs direktivet om rening av avloppsvatten från tätbebyggelse (91/271/EEG). I artikel 14 i direktivet om rening av avloppsvatten från tätbebyggelse finns en bestämmelse enligt vilken medlemsstaterna ska säkerställa att bortskaffande av slam till ytvatten som sker genom dumpning från fartyg eller genom utsläpp från utloppsledningar eller på annat sätt upphör före den 31 december 1998. Bestämmelsen gäller dock inte utsläpp av slam i havet. Inte heller i avfallsdirektivet förbjuds utsläpp av slam i havet.

Finlands nationella lagstiftning följer Londonprotokollet. Godkännandet av ändringen förutsätter inga ändringar i den nationella lagstiftningen. Inga EU-bestämmelser finns om frågan, och därför hör ändringen till EU:s medlemsländers nationella behörighet.

8 Specialmotivering till lagförslagen

8.1 Lag om internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. I avsnitt 7 redogörs för de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om lagens ikraftträdande genom förordning av statsrådet. Avsikten är att de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft när konventionen träder i kraft internationellt.

8.2 Lag om ändringar i bilaga I och IV till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse, genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar som gjorts i bilaga I och IV till MARPOL-konventionen genom resolution MEPC.330(76) sätts i kraft. I avsnitt 7 redogörs för de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser ändringarna som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet. Avsikten är att de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft så snart som möjligt.

8.3 Lag om ändringar i bilaga V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse, genom vilken de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar som gjorts i bilaga V till MARPOL-konventionen genom resolution MEPC.330(76) sätts i kraft. I avsnitt 7 redogörs för de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser ändringarna som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet. Avsikten är att ändringen ska sättas i kraft så snart som möjligt.

8.4 Lag om reviderade bilaga VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse, genom vilken de ändrade bestämmelser i protokollet som hör till området för lagstiftningen i den omarbetade bilaga VI till MARPOL-konventionen enligt resolution MEPC.328(76) sätts i kraft. I avsnitt 7 redogörs för de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet. Avsikten är att de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft så snart som möjligt.

8.5 Lag om ändringar i bilaga 1 och 2 till 1996 års protokoll till 1972 års konvention om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. I avsnitt 7 redogörs för de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Enligt paragrafen utfärdas bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som inte hör till området för lagstiftningen genom förordning av statsrådet.

3 §. Enligt paragrafen ska bestämmelser om ikraftträdandet av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet.

8.6 Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

1 kap. Allmänna bestämmelser.

1 §. *Lagens syfte.* I 1 mom. i den finska språkversionen av paragrafen korrigeras ett tidigare skrivfel. I den svenska språkversionen finns inget motsvarande fel.

Inga ändringar föreslås i 2 mom., men det föreslås att 3 mom. kompletteras så att det anges att det i lagen utfärdas bestämmelser både om det nationella genomförandet av fartygsåtervinningsförordningen och om det nationella genomförandet av

Hongkongkonventionen. Samtidigt preciseras formuleringen om fartygsåtervinningsförordningen så att den avser utfärdandet av nationella bestämmelser som preciserar och kompletterar den. Vidare fogas till 3 mom. en bestämmelse om att det genom lagen utfärdas nationella bestämmelser om precisering och komplettering av bestämmelserna om sjötransport i infrastrukturförordningen.

2 §. Definitioner. Det föreslås att till paragrafen fogas nya definitioner av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport (11 a-punkten), gråvatten (14 a-punkten), MRV-förordningen (37 a-punkten) och avgasreningssystem (41 a-punkten), eftersom det hänvisas till dessa definitioner i de föreslagna materiella bestämmelserna. Definitionerna placeras i alfabetisk ordning i paragrafen.

Den föreslagna definitionen i 11 a-punkten följer definitionen i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport; definitionen behövs för genomförandet av kompletterande nationell lagstiftning.

Definitionen av gråvatten behövs för genomförande av förbudet mot utsläpp av gråvatten. Enligt den föreslagna definitionen avses med gråvatten behandlat och obehandlat avloppsvatten från fartyg som uppkommer vid bad, disk och tvätt, med undantag för sådant avloppsvatten som definieras i regel 1 stycke 3 i bilaga IV till MARPOL-konventionen, och som härrör från toaletter, sjukhusutrymmen, utrymmen för djur och lastrum. Det är alltså fråga om annat avloppsvatten än toalettavfall, om vilket det föreskrivs i bilaga IV till MARPOL-konventionen, och avloppsvatten från fartygets operativa drift. Definitionen baseras på den allmänspråkliga betydelsen av termen gråvatten och på definitionen enligt den anvisning för genomförande av bilaga V till MARPOL-konventionen som utarbetats inom IMO.⁵⁴

I paragrafen föreslås en definition av avgasreningssystem, som lagstiftningstekniskt behövs för genomförandet av förbudet mot utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar. Enligt den föreslagna definitionen avses med avgasreningssystem en anordning som avlägsnar svaveldioxidutsläpp från ett fartygs avgaser så att svaveldioxidutsläppen från avgaserna i sin helhet och kontinuerligt fås att sjunka till minst samma nivå som de skulle vara på om fartyget använde bränsle som uppfyller kraven i 7 kap. 7 § 1 mom., Definitionen är därmed mycket snarlik definitionen av utsläppsminskningsslag enligt 7 kap. 9 a §. En avgasreningssystem, det vill säga en svavelskrubb, är en möjlig utsläppsminskningsslag enligt 7 kap. 9 a §.

4 §. Tillämpning av lagen på polisens, Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg. Det föreslås att bestämmelsen om tillämpning av den gällande lagen på Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg ändras så att den också gäller polisens fartyg. Det innebär att lagen också tillämpas på polisens fartyg, om inget annat följer av deras särskilda konstruktion eller funktion. Lagen tillämpas dock undantagslöst på polisens, Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg, om de regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller last. Därmed är det vid behov möjligt att vid behov göra undantag från lagens bestämmelser för polisens fartyg. Ändringen behövs, eftersom bestämmelserna om kväveoxidutsläpp från fartyg har konstaterats innebära tekniska utmaningar för polisens fartygs prestationsförmåga. Den gräns för kväveoxidutsläpp som trädde i kraft 2021, NO_x-nivå III, förutsätter i praktiken att en katalysator eller ett särskilt återvinningssystem för avgaser installeras i fartygets motor, eller att fartygets drivmedel är naturgas eller batterier. I synnerhet i fråga om små fartyg, som polisens fartyg, är en katalysator i nuläget i praktiken den metod för

⁵⁴ Antogs av IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön genom resolution MEPC.219(63).

att uppfylla NO_x-nivå III som närmast kommer i fråga. En katalysator och den tilläggsutrustning den förutsätter, såsom en ureatank, pumpar och styrsystem ökar fartygets vikt och höjer fartygets tyngdpunkt, vilket försämrar dess stabilitet. Därför försämras fartygets tekniska prestationsförmåga, vilket kan få konsekvenser i synnerhet vid uttryckningar. Enligt artikel 3.3 i MARPOL-konventionen tillämpas kraven enligt konventionen inte på administrationens fartyg i icke-kommersiell drift. Den föreslagna ändringen är därför förenlig med kraven enligt MARPOL-konventionen.

2 kap. Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg.

7 §. IOPP-certifikat. I paragrafen, som gäller internationellt oljeskyddscertifikat (IOPP-certifikat), föreslås ändringar till följd av att obemannade pråmar som inte är självgående befrias till följd av ändringar i MARPOL-konventionen.

Det föreslås att 1 mom. kvarstår oförändrat, men att det i 2 mom. föreskrivs om möjligheten att bevilja obemannade pråmar som inte är självgående befrielse från skyldigheten som gäller IOPP-certifikat, så att de beviljas ett särskilt dispenscertifikat.

Det föreslås att 2 mom. i den gällande paragrafen blir 3 mom. och kompletteras så att det också gäller dispenscertifikat som beviljas obemannade pråmar som inte är självgående. Det innebär att Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap på ansökan ska utfärda ett sådant dispenscertifikat för finska pråmar enligt formulären i bilaga I till MARPOL-konventionen under förutsättning att fartyget uppfyller kraven enligt den bilagan. Dispenscertifikatet utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången, vilket förutsätts i bilaga I till MARPOL-konventionen.

3 kap. Oljeutsläppsavgift.

2 §. Avgiftens storlek. Det föreslås att hänvisningen till bilagan till lagen i bestämmelsen om oljeutsläppsavgiftens storlek ändras så att bilagan som innehåller den avgiftstabell som ska tillämpas på oljeutsläppsavgiften numreras som bilaga 1. Ändringen behövs, eftersom det i det nya 7 b kap. föreslås ingå bestämmelser som innebär att en andra bilaga behöver fogas till lagen.

15 §. Verkställighet av oljeutsläppsavgift. Det föreslås att paragrafen upphävs såsom obehövlig, eftersom det föreskrivs om verkställighet av oljeutsläppsavgift i lagen om verkställighet av böter.

5 kap. Förhindrande av utsläpp av toalettavfall och gråvatten från fartyg. Det föreslås att kapitlets rubrik kompletteras så att den utöver förhindrande av utsläpp av toalettavfall också innefattar förhindrande av utsläpp av gråvatten.

1 §. Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläppsbegränsningar. Det föreslås att paragrafen om förbud mot toalettavfall och utsläppsbegränsningar preciseras utifrån en skrivelse i regeringsprogrammet.

Enligt 1 mom. i den gällande paragrafen är utsläpp till vatten av obehandlat eller behandlat toalettavfall från fartyg 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 unionens rättsakter. Eftersom MARPOL-konventionen tillåter att behandlat toalettavfall dumpas på alla havsområden och behandlat toalettavfall så som beskrivs i avsnitt 4.2.1.2 kan innehålla ämnen

som orsakar övergödning, föreslås ett förbud mot utsläpp av toalettavfall på Finlands territorialvatten.

Lagstiftningstekniskt föreslås det att utsläppsförbudet genomförs så att utsläppsförbudet i 1 mom. i den gällande paragrafen avgränsas så att det utöver det övriga tillämpningsområdet omfattar Finlands territorialvatten. Inga ändringar föreslås i förbudets innehåll. Sist i 1 mom. tas in en mening i vilken det föreskrivs om förbud mot utsläpp av toalettavfall på Finlands territorialvatten. Enligt den meningen är utsläpp till vatten av obehandlat och behandlat toalettavfall från fartyg som avses i regel 2 i bilaga IV till MARPOL-konventionen förbjudet på Finlands territorialvatten i andra situationer än de som avses i regel 3 i den bilagan. I praktiken ändras det nuvarande rättsläget enbart i fråga om behandlat toalettavfall, eftersom utsläpp av obehandlat toalettavfall redan är förbjudet på Finlands territorialvatten enligt bilaga IV till MARPOL-konventionen utom i de undantagsfall som anges i regel 3 i den bilagan, om vilka det föreskrivs nationellt i 2 §.

I den föreslagna bestämmelsen ingår en definition enligt vilken den gäller fartyg med en bruttodräktighet på minst 400, samt mindre fartyg än så som tar minst 15 personer.

Utsläpp är dock tillåtet i situationer där utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets eller de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller i situationer där utsläppet härrör från en skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter det att skadan inträffat i syfte att förhindra eller minimera utsläppet.

1 a §. Förbud mot utsläpp av gråvatten. Baserat på skrivningen om utsläppsförbud i regeringsprogrammet föreslås i 5 kap. ingå en ny 1 a §, som gäller förbud mot utsläpp av gråvatten. Enligt definitionen i den föreslagna 1 kap. 2 § avses med gråvatten behandlat och obehandlat avloppsvatten från fartyg som uppkommer vid bad, disk och tvätt, med undantag för sådant avloppsvatten som definieras i regel 1 stycke 3 i bilaga IV till MARPOL-konventionen, och som härrör från toaletter, sjukhusutrymmen, utrymmen för djur och lastrum. Enligt utsläppsförbudet är utsläpp av gråvatten i vatten på Finlands territorialvatten förbjudet från fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 och från mindre fartyg än så som tar minst 15 personer och har en skrovlängd över 24 meter. Tillämpningsområdet är därmed detsamma som i bilaga IV till MARPOL-konventionen och 5 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten, som gäller förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg, dock med beaktande av Europeiska unionens direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar.

Visserligen gäller MARPOL-konventionen enbart fartyg i internationell fart, medan den föreslagna bestämmelsen och 5 kap. 1 § också gäller fartyg i inrikes fart. Det föreslagna utsläppsförbudets geografiska tillämpningsområde omfattar Finlands territorialvatten.

I 2 mom. lämnas isbrytare utanför utsläppsförbudets tillämpningsområde. Enligt bestämmelsen tillämpas utsläppsförbudet i 1 mom. inte på fartyg byggda före 1990 som producerar isbrytjänster för Trafikledsverket på basis av ett avtal eller ett statsfördrag. Undantaget behövs, eftersom isbrytarnas korta hamnanlöp inte tillåter att allt gråvatten som samlas inom utsläppsförbudsområdet töms i land och eftersom äldre isbrytare inte har tillräcklig tankkapacitet för förvaring av det gråvatten som samlas ombord inom utsläppsförbudsområdet.

I 3 mom. föreskrivs om krav som stöder tillsynen över utsläppsförbudet enligt 1 mom. Enligt bestämmelsen ska det genom anteckningar i fartygets maskindagbok eller någon annan dagbok ombord kunna visas att fartygets överbordventil vid ankomst till Finlands territorialvatten har varit stängd senast vid territorialvattengränsen, om inte dumpning av gråvatten har varit tillåtet

enligt 2 § t.ex. till följd av en incident. I dagboken ska också antecknas uppgifter om när och i vilken finsk hamn gråvatten har avlämnats samt om mängden gråvatten. Skyldigheten som gäller överbordventilen föreslås, eftersom stängning av överbordventilen förhindrar att gråvatten dumpas från fartyget. Skyldigheten att anteckna avlämnande av gråvatten i hamn bör övervakas. Bestämmelsen tillåter att anteckningar görs i fartygets skeppsdagbok eller körjournal i stället för i maskindagboken.

I praktiken förutsätter förbudet mot utsläpp av gråvatten att fartyget har tillräcklig tankkapacitet för förvaring av det gråvatten som samlas inom Finlands havsområden, och vid behov att tankarna töms i hamn. Vid behov kan gråvatten lagras i fartygets barlastvattentankar, vilket också medges i IMO:s anvisning för temporär förvaring av gråvatten eller toalettavfall.⁵⁵

För att rederier och hamnar ska hinna förbereda sig på utsläppsförbudet genom att vid behov utöka sin tankkapacitet och förbereda mottagning av gråvatten i hamn föreslås en fem års övergångsperiod för ändringarna. Paragrafen föreslås därför träda i kraft den 1 januari 2030.

2 §. Utsläpp av toalettavfall och gråvatten i undantagsfall. Det föreslås att 2 §, som gäller utsläpp av toalettavfall i undantagsfall, kompletteras så att den också gäller gråvatten. Därmed tillåts i de undantagsfall som anges i paragrafen undantag både från förbudet mot utsläpp av toalettavfall och utsläpps begränsningarna enligt 1 § och från förbudet mot utsläpp av gråvatten enligt 1 a §. Utsläpp av gråvatten föreslås vara tillåtet i situationer där utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets eller de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv, samt i situationer där utsläppet härrör från en skada på fartyget eller dess utrustning, om alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter det att skadan inträffat i syfte att förhindra eller minimera utsläppet. Den gällande 2 § motsvarar till sin ordalydelse regel 3 punkt 1 i bilaga IV till MARPOL-konventionen.

I likhet med 1 a föreslås också ändringarna i 2 § träda i kraft den 1 januari 2030.

5 §. ISPP-certifikat. I paragrafen, som gäller internationellt föroreningskyddscertifikat för avloppsvatten (ISPP-certifikat), föreslås ändringar till följd av att obemannade pråmar som inte är självgående befrias till följd av ändringar i MARPOL-konventionen. De föreslagna ändringarna motsvarar de ändringar som föreslås i 2 kap. 7 §, genom vilka pråmar befrias från kraven gällande IOPP-certifikat.

Det föreslås att 1 mom. kvarstår oförändrat, men att det i 2 mom. föreskrivs om möjligheten att bevilja obemannade pråmar som inte är självgående befrielse från skyldigheten som gäller ISPP-certifikat, så att de beviljas ett särskilt dispenscertifikat.

Det föreslås att 2 mom. i den gällande paragrafen blir 3 mom. och kompletteras så att det också gäller dispenscertifikat som beviljas obemannade pråmar som inte är självgående. Det innebär att Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap på ansökan ska utfärda ett sådant dispenscertifikat för finska pråmar enligt formulären i bilaga IV till MARPOL-konventionen under förutsättning att fartyget uppfyller kraven enligt den bilagan. Dispenscertifikatet utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången, vilket förutsätts i bilaga IV till MARPOL-konventionen.

⁵⁵ BWM.2/Circ.82 Guidance for the temporary storage of treated sewage and/or grey water in ballast water tanks

6 kap. Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg.

2 §. Utsläpp av fast avfall i undantagsfall. Det föreslås att 3 mom. ändras så att skyldigheten för fartyg med en bruttodräktighet under 400 att anteckna avlägsnande eller oavsiktlig förlust enligt 1 mom. i fartygets avfallsdagbok upphävs, eftersom alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 föreslås vara skyldiga att föra avfallsdagbok eller avfallsdagbok för inrikes fart och därför kan göra dessa anteckningar i de avfallsdagböckerna.

5 §. Fartygs avfallsdagbok. Den gräns för skyldigheten att föra avfallsdagbok som gäller fartygets storlek ändras i enlighet med de föreslagna ändringarna i bilaga V till MARPOL-konventionen från 400 bruttoton till 100 bruttoton. Samtidigt föreslås det att formuleringen ”har registrerats för transport av minst 15 personer” ändras till att lyda ”tar minst 15 personer” för att terminologin ska vara enhetlig. Dessutom föreslås i momentet ingå en bestämmelse om avfallsdagbok för inrikes fart, som fartyg i inrikes fart får föra i stället för en avfallsdagbok enligt MARPOL-konventionen. En avfallsdagbok för inrikes fart kan utgöra en del av fartygets dagbok. I 6 § föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om formuläret för avfallsdagboken för inrikes fart. Avsikten är att avfallsdagboken för inrikes fart ska följa ett enklare formulär än avfallsdagboken enligt MARPOL-konventionen.

Enligt 2 mom. ska avfallsdagboken och avfallsdagboken för inrikes fart bevaras på ett sådant ställe att de är lätt tillgängliga för inspektion, och de ska sparas i två år efter den sista anteckningen i dagboken. Av MARPOL-konventionen följer dessutom att avfallsdagboken får föras i elektronisk form.

I 3 mom. föreslås ingå en bestämmelse om Transport- och kommunikationsverkets och utländska myndigheters inspektionsrätt. Momentets innehåll kvarstår i huvudsak oförändrat, men Transport- och kommunikationsverkets inspektionsrätt utvidgas till att omfatta avfallshandbok för inrikes fart. Samtidigt stryks hänvisningen i momentet till dagböcker för fartyg under 400 bruttoton, eftersom de fartygen ska föra avfallsdagbok eller avfallsdagbok för inrikes fart.

6 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. I 2 mom. föreslås ingå ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter, som gäller formuläret för avfallsdagboken för inrikes fart. Avsikten är att det formulär Transport- och kommunikationsverket meddelar ska baseras på formuläret för avfallsdagbok enligt MARPOL-konventionen, men att det förenklas i tillämpliga delar.

7 kap. Förhindrande av luftförorening från fartyg.

6 §. IAPP-certifikat. I paragrafen, som gäller internationellt luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat), föreslås ändringar till följd av att obemannade pråmar som inte är självgående befrias till följd av ändringar i MARPOL-konventionen. De föreslagna ändringarna motsvarar de ändringar som föreslås i 2 kap. 7 § och i 5 kap. 5 §, genom vilka pråmar befrias från kraven gällande IOPP- och ISPP-certifikat.

Det föreslås att 1 mom. kvarstår oförändrat, men att det i 2 mom. föreskrivs om möjligheten att bevilja obemannade pråmar som inte är självgående befrielse från skyldigheten som gäller IAPP-certifikat, så att de beviljas ett särskilt dispenscertifikat.

Det föreslås att 2 mom. i den gällande paragrafen blir 3 mom. och kompletteras så att det också gäller dispenscertifikat som beviljas obemannade pråmar som inte är självgående. Det innebär

att Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap på ansökan ska utfärda ett sådant dispenscertifikat för finska pråmar enligt formulären i bilaga VI till MARPOL-konventionen under förutsättning att fartyget uppfyller kraven enligt den bilagan. Dispenscertifikatet utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången, vilket förutsätts i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

9 b §. *Förbud mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem.* Baserat på skrivelsen om utsläppsförbud i regeringsprogrammet föreslås i 7 kap. ingå en ny 9 b §, som gäller förbud mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem. Enligt det föreslagna 1 mom. är det förbjudet att i territorialvattnen släppa ut orenat tvättvatten som använts i avgasreningssystem samt rester som separerats från tvättvattnet. Utsläppsförbudet enligt 1 mom. omfattar därmed skrubbvatten från så kallade öppna kretslopp.

I 2 mom. förbjuds utsläpp till vatten inom territorialvattnen av rester från tvättvatten som använts i avgasreningssystem med slutet kretslopp, dvs. renat tvättvatten som också kallas spillvatten. Dessutom förbjuds utsläpp till vatten inom territorialvattnen av rester som avskilts från skrubbvatten från anläggningar med slutet kretslopp.

Enligt lagförslagets ikraftträdandebestämmelse träder utsläppsförbudet enligt 1 mom. i kraft den 1 juli 2025. Fartyg med en svavelskrubb med slutet kretslopp kan behöva tankkapacitet för förvaring av skrubbvatten så länge de seglar på Finlands territorialvatten. Eftersom utökning av tankkapaciteten förutsätter dockning, föreslås det att utsläppsförbudet enligt 2 mom. ska tillämpas från den 1 januari 2029. Tidtabellen för tillämpningen är motsvarande som för de utsläppsförbud som föreskrivs i Sverige och Danmark.

14 a §. *Behörig myndighet* och **14 b §** *Nationellt ackrediteringsorgan.* Det föreslås att paragraferna, i vilka Transport- och kommunikationsverket utses till behörig myndighet enligt MRV-förordningen och Ackrediteringstjänsten FINAS utses till nationellt ackrediteringsorgan enligt samma förordning, upphävs eftersom bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets och Ackrediteringstjänsten FINAS roller enligt MRV-förordningen och framöver också enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport föreslås ingå i 12 kap. som gäller tillsynsuppgifter enligt lagen.

7 a kap. Fartygs energieffektivitet samt minskning av utsläpp av växthusgaser.

Det föreslås att kapitlets rubrik ändras så att den utöver fartygs energieffektivitet också gäller minskning av utsläpp av växthusgaser från fartyg. Ändringen av rubriken är motiverad i och med EU:s och IMO:s utökade klimatbestämmelser som genomförs genom miljöskyddslagen för sjöfarten.

1 §. *Krav på nya fartygs energieffektivitet.* Det föreslås att paragrafen i den gällande lagen, där det föreskrivs om krav på fartygs energieffektivitet, ändras till följd av de ändringar i bilaga VI till MARPOL-konventionen som gjordes genom resolution MEPC.328(76).

Det föreslås att paragrafens rubrik och innehåll ändras så att den enbart gäller nya fartyg.

Enligt den föreslagna paragrafen ska det uppnådda EEDI-indexet för nya fartyg beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. Dessutom ska värdet på nya fartygs uppnådda EEDI-index uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. De föreslagna bestämmelserna baseras på regel 22 och 24 i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

2 §. *Krav på existerande fartygs energieffektivitet.* Medan den föreslagna 1 § gäller nya fartygs energieffektivitet, gäller den föreslagna 2 § krav på existerande fartygs energieffektivitet. Paragrafens struktur motsvarar 1 §. Där föreskrivs för det första om skyldigheten att beräkna värdet på det uppnådda energieffektivitetsindexet (det så kallade uppnådda EEXI-indexet) i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. För det andra ska värdet uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. Det föreskrivs om EEXI-indexet i regel 23 och 25 i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

3 §. *SEEMP-plan.* Det föreslås att bestämmelsen om en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering, en så kallad SEEMP-plan (2 § i den gällande lagen) flyttas till 3 § och kompletteras så att den motsvarar regel 26 i MARPOL-konventionen.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs liksom i den gällande 2 § om den grundläggande skyldigheten att ha en SEEMP-plan, som gäller fartyg med en bruttodräktighet på minst 400. Bestämmelsen baseras på regel 26 punkt 1 i MARPOL-konventionen.

I 2 mom. föreslås en ingå en bestämmelse om skyldigheten för fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 att i sin SEEMP-plan anteckna en beskrivning i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen av den metod som används för att samla in uppgifter om bränsleförbrukning, och en beskrivning av de förfaranden som används för att rapportera uppgifterna till den behöriga myndigheten eller ett erkänt klassificeringssällskap.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap på ansökan se till att SEEMP-planerna för fartyg som avses i 2 mom. uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och ge fartyget en bekräftelse på överensstämmelsen med kraven. Bekräftelsen ska förvaras på fartyget. I den gällande lagen föreskrivs det om dessa skyldigheter i 2 och 3 mom. i 2 a §, som gäller ändringar i SEEMP-planer till följd av datainsamlingssystemet för bränsleförbrukning. De baseras på regel 26 punkt 2 i MARPOL-konventionen.

I 4 mom. föreslås ingå bestämmelser om granskning och auditering av SEEMP-planen för fartyg vars bruttodräktighet är minst 5000 med beaktande av IMO:s anvisningar. Bestämmelsen baseras på regel 26 stycke 3 punkt 3 i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

4 §. *Insamling och rapportering av fartygets bränsleförbrukningsdata.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser i enlighet med regel 27 i bilaga VI till MARPOL-konventionen om insamling och rapportering av fartygets bränsleförbrukningsdata.

I 1 mom. föreskrivs i enlighet med regel 27 om skyldigheten för fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 att samla in de uppgifter som ska lämnas till IMO:s databas över fartygs bränsleförbrukning. Bestämmelsen motsvarar i övrigt 2 a § 1 mom. i den gällande lagen, men formuleringen om det kalenderår skyldigheten inträder stryks såsom obehövlig.

Bestämmelserna i 7 a kap. 2 b § i den gällande lagen tas in i 2–5 mom. Hänvisningarna inom lagen i bestämmelsen numreras om så att de motsvarar de övriga ändringar som föreslås i 7 a kap. Dessutom fogas till 4 mom. (7 a kap. 2 b § 3 mom. i den gällande lagen) orden "ett fartygs". Tillägget förändrar inte bestämmelsens betydelse.

5 §. *Operativ koldioxidintensitet.* Det föreslås att i kapitlet tas in en ny paragraf till följd av den nya regel 28 i bilaga VI till MARPOL-konventionen. I 1 mom. föreskrivs om skyldigheten enligt regel 28 stycke 1, 3 och 4 att årligen beräkna fartygets uppnådda operativa koldioxidintensitetsindikator som avses i bilaga VI till MARPOL-konventionen och om

skyldigheten enligt punkt 6 i samma regel att fastställa fartygets koldioxidintensitetsklassificering. Koldioxidintensitetsindikatorn ska beräknas kalenderårsvis. Regel 28 tillämpas på bulkfartyg, kombinationsfartyg, containerfartyg, allmänna lastfartyg, tankfartyg, kylfartyg, ro-ro-fraktfartyg, ro-ro-fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon), ro-ro-passagerarfartyg och gastankfartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 enligt vad som bestäms i regel 2.2 i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Enligt 2 mom. ska koldioxidintensitetsindikatorn anmälas till Transport- och kommunikationsverket före utgången av mars följande kalenderår. Bestämmelsen baseras på regel 28 stycke 2 och 3. I 12 § i samma kapitel föreslås ingå ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om anmälan om operativ koldioxidintensitet.

I 3 mom. föreskrivs det i enlighet med regel 28 stycke 7–9 om korrigerande åtgärder för fartyg som fått en svag koldioxidintensitetsklassificering. Ett fartyg som klassificerats på nivå D under tre på varandra följande år eller som klassificerats på nivå E ska utarbeta en plan med korrigerande åtgärder för att uppnå den årliga operativa koldioxidintensitetsindikatorn som krävs, revidera fartygets SEEMP-plan med anledning av planen och genomföra de korrigerande åtgärderna enligt den reviderade SEEMP-planen i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. Hänvisningen till MARPOL-konventionen innebär dessutom att den reviderade SEEMP-planen ska sändas till administrationen (Transport- och kommunikationsverket) eller till ett godkänt klassificeringssällskap för kontroll.

6 §. IEE-certifikat. Det föreslås att paragrafens numrering ändras från 3 § till 6 §, men inga ändringar föreslås i dess innehåll.

7 §. Försäkran om överensstämmelse i fråga om bränsleförbrukningsdata och operativ koldioxidintensitetsklassificering. Det föreslås att innehållet i 2 c § i den gällande lagen, som gäller försäkran om överensstämmelse, flyttas till den nya 7 § i förändrad form. I den gällande 2 c § föreskrivs om försäkran om överensstämmelse för uppgifterna om bränsleförbrukning, men bestämmelsen bör kompletteras för att omfatta de ändringar i regel 6 i bilaga VI till MARPOL-konventionen som gjordes i resolution MEPC.328(76). Därför föreslås det att paragrafens rubrik preciseras så att den gäller försäkran om överensstämmelse i fråga om bränsleförbrukningsdata och operativ koldioxidintensitetsklassificering.

I 1 mom. tas in formuleringar om uppgifterna om bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering. Samtidigt preciseras det att försäkran om överensstämmelse beviljas på ansökan och att ett villkor för att en försäkran om överensstämmelse ska utfärdas är att fartyget uppfyller de krav enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen som gäller uppgifter om bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering.

I 2 mom. föreskrivs om tidsfrister för utfärdandet av försäkran om överensstämmelse. En motsvarande bestämmelse finns i 2 c § 1 mom. i den gällande lagen. Försäkran om överensstämmelse ska utfärdas inom fem månader från ingången av kalenderåret, eller utan dröjsmål om fartyget under kalenderåret överförs från en administration till en annan, från ett företag till ett annat eller bägge samtidigt.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om giltighetstiden för försäkran om överensstämmelse i enlighet med regel 9 stycke 12. En motsvarande bestämmelse finns i 2 c § 2 mom. i den gällande lagen. En försäkran om överensstämmelse gäller det kalenderår under vilket försäkran utfärdats och de första fem månaderna av det följande kalenderåret, men en försäkran om överensstämmelse som har utfärdats i enlighet med regel 6.7 i bilaga VI till MARPOL-

konventionen gäller det kalenderår under vilket försäkrans utfärdats, det följande kalenderåret och de första fem månaderna av det tredje kalenderåret. Försäkrans om överensstämmelse ska förvaras på fartyget under hela dess giltighetstid.

8 §. *Undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet.* Det föreslås att paragrafens numrering ändras från 4 § till 8 §, men inga ändringar föreslås i dess innehåll.

9 §. *Befrielse i fråga om tillämpningsområdet för förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs om det så kallade undantaget för öar enligt artikel 2.3 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Den bestämmelsen i förordningen tillåter att en medlemsstat befriar den energi som fartyg använder på resor som trafikeras av andra passagerarfartyg än kryssningspassagerarfartyg mellan en anlöpshamn som omfattas av Finlands jurisdiktion och en annan sådan anlöpshamn som omfattas av Finlands jurisdiktion som är belägen på en ö med färre än 200 000 varaktigt bosatta från förordningens tillämpningsområde. Dessutom gäller undantaget för öar den energi dessa fartyg använder när de befinner sig i en anlöpshamn på en sådan ö. Befrielsen är tidsbegränsad och den gäller till och med den 31 december 2029. I den föreslagna 7 a kap. 7 § upprepas denna bestämmelse med små språkliga ändringar, utan att bestämmelsens innehåll förändras. Med anlöpshamn avses i paragrafen en anlöpshamn enligt definitionen i artikel 3.10 i den förordning som nämns ovan. Enligt förordningen avses med anlöpshamn en hamn där fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget med undantag för uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal, angöra en torrdocka eller reparera fartyget, dess utrustning eller bådadera, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen, uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser och uppehåll av containerfartyg i en angränsande containeromlastningshamn som förtecknas i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 2.2.

I Finland kommer undantaget för öar i praktiken enbart att gälla rutten mellan det finländska fastlandet och Åland samt åländska hamnar. Ett undantag av motsvarande slag tillämpas i utsläppshandeln för sjöfarten enligt 75 § i lagen om utsläppshandel. Enligt den bestämmelsen ska medlemsstaterna anmäla en sådan befrielse till kommissionen, som ska publicera befrielserna i Europeiska unionens officiella tidning. Transport- och kommunikationsverket ska göra den anmälan efter att den lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten som nu föreslås stadfäst.

I artikel 2 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport föreskrivs också om andra befrielser, som inte kan bli tillämpliga i Finland. De befrielserna gäller de mest perifera regionerna samt resor som baserar sig på allmän trafikplikt. Inga bestämmelser om dem eller om undantag för öar som hör till andra medlemsstaters behörighet behövs i Finland, eftersom de genom de behöriga medlemsstaternas beslut blir direkt tillämpliga också för fartyg under Finlands jurisdiktion.

10 §. *Skyldigheter i fråga om tillhandahållande av landströmsförsörjning i hamn.* I paragrafen åläggs hamninnehavaren att säkerställa att fartyg tillhandahålls landströmsförsörjning i hamnen i enlighet med artiklarna 9 och 10 i infrastrukturförordningen.

Enligt 1 kap. 2 § 47 punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten avses med hamninnehavare en juridisk person som har det övergripande ansvaret för hamnens drift eller tar ut hamnavgift eller en därmed jämförbar allmän avgift för användning av hamnen. I praktiken är hamninnehavaren ofta ett hamnbolag.

Kraven enligt artiklarna 9 och 10 i infrastrukturförordningen, som nämns i paragrafen, gäller kusthamnar och inlandshamnar i TEN-T-nätet. Enligt artikel 2 led 69 i infrastrukturförordningen avses med inlandshamn i TEN-T:s stamnät eller inlandshamn i TEN-T:s övergripande nät en inlandshamn i TEN-T:s stamnät eller TEN-T:s övergripande nät, enligt förteckningen och kategoriseringen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013. Enligt led 70 i samma artikel avses med kusthamn i TEN-T:s stamnät eller kusthamn i TEN-T:s övergripande nät en kusthamn i TEN-T:s stamnät eller TEN-T:s övergripande nät, enligt förteckningen och kategoriseringen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013. Förordning (EU) nr 1315/2013 upphävdes genom förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013. Enligt artikel 10.2 i den nya förordningen ska hänvisningar till "stamnät" och "övergripande nät" i EU:s infrastrukturförordning anses omfatta "stamnät", "utvidgat stamnät" och "övergripande nät" i den mening som avses i den här förordningen.

Enligt artikel 9 i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna säkerställa att ett minimum av landströmsförsörjning tillhandahålls för havsgående containerfartyg och havsgående passagerarfartyg i TEN-T-kusthamnar. Det krav som riktas till medlemsstaterna gäller de kusthamnar i TEN-T-nätet där det genomsnittliga årliga antalet hamnanlöp per fartygstyp enligt artikel 9 överskrids för fartyg vars bruttodräktighet är över 5 000. Enligt artikel 9.1 a i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna därför vidta nödvändiga åtgärder för att senast den 31 december 2029 säkerställa att kusthamnar i TEN-T:s stamnät och kusthamnar i TEN-T:s övergripande nät för vilka antalet hamnanlöp per år av fartyg som ligger förtöjda vid kaj och är havsgående containerfartyg på mer än 5 000 bruttoton under de senaste tre åren i genomsnitt överstiger 100 ska vara utrustade för att varje år tillhandahålla landströmsförsörjning för minst 90 % av det totala antalet hamnanlöp av havsgående containerfartyg på mer än 5 000 bruttoton som ligger förtöjda vid kaj i den berörda kusthamnen.

Enligt artikel 9.1 b ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att senast den 31 december 2029 säkerställa att kusthamnar i TEN-T:s stamnät och kusthamnar i TEN-T:s övergripande nät för vilka antalet hamnanlöp per år av fartyg som ligger förtöjda vid kaj och är havsgående ro-ro-passagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton eller havsgående höghastighetspassagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton under de senaste tre åren i genomsnitt överstiger 40 ska vara utrustade för att varje år tillhandahålla landströmsförsörjning för minst 90 % av det totala antalet hamnanlöp av havsgående ro-ro-passagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton och havsgående höghastighetspassagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton som ligger förtöjda vid kaj i den berörda kusthamnen.

Enligt artikel 9.1 c ska medlemsstaterna dessutom vidta nödvändiga åtgärder för att senast den 31 december 2029 säkerställa att kusthamnar i TEN-T:s stamnät och kusthamnar i TEN-T:s övergripande nät för vilka antalet hamnanlöp per år av fartyg som ligger förtöjda vid kaj och är andra havsgående passagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton än havsgående ro-ro-passagerarfartyg eller havsgående höghastighetspassagerarfartyg under de senaste tre åren i genomsnitt överstiger 25 ska vara utrustade för att varje år tillhandahålla landströmsförsörjning för minst 90 % av det totala antalet hamnanlöp av andra havsgående passagerarfartyg på mer än 5 000 bruttoton än havsgående ro-ro-passagerarfartyg och havsgående höghastighetspassagerarfartyg som ligger förtöjda vid kaj i den berörda kusthamnen.

Enligt artikel 9.2 i infrastrukturförordningen ska hamnanlöp av fartyg som avses i artikel 6.5 a, b, c, e och g i förordning (EU) 2023/1805 inte beaktas vid fastställande av det totala antalet hamnanlöp av fartyg som är förtöjda vid kaj i den berörda kusthamnen enligt artikel 9.1 i infrastrukturförordningen. Enligt artikel 6.5 i förordningen om användning av förnybara och

koldioxidsnäla bränslen för sjötransport beaktas inte korta hamnanlöp enligt led a, hamnanlöp för fartyg som använder utsläppsfri teknik enligt led b, oplanerade hamnanlöp på grund av oförutsedda omständigheter utom fartygets kontroll eller av säkerhetsskäl eller för att rädda människoliv till sjöss enligt led c, hamnanlöp av fartyg som inte kan ansluta till landströmsförsörjning där elnätets stabilitet i undantagsfall är hotad enligt led e eller hamnanlöp där fartyg under en begränsad tid behöver alstra energin ombord i nödsituationer som innebär omedelbar risk för liv, fartyget, miljön eller på grund av force majeure enligt led g.

Enligt artikel 10 a i infrastrukturförordningen ska medlemsstaterna dessutom säkerställa att alla inlandshamnar i TEN-T:s stamnät har senast den 31 december 2024 minst en anläggning för landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart. Enligt led b i samma artikel ska alla inlandshamnar i TEN-T:s övergripande nät senast den 31 december 2029 ha minst en anläggning för landströmsförsörjning till fartyg i inlandssjöfart.

Enligt skäl 45 i ingressen till infrastrukturförordningen kan anläggningar för landströmsförsörjning vara antingen fasta eller mobila.

I 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om tillsyn över och administrativt tvång i fråga om iakttagandet av skyldigheterna enligt lagen. I 2 § i det kapitlet föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter. Enligt 2 mom. i den paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket utöva annan tillsyn över iakttagande av denna lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter, om inte annat bestäms någon annanstans i denna lag. Också tillsynen över kraven enligt den föreslagna 7 kap. 10 § ankommer därför på Transport- och kommunikationsverket.

I 12 kap. 15 § i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om administrativt tvång. Transport- och kommunikationsverket får i ärenden inom sin respektive behörighet enligt den lagen förbjuda den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fortsätta med eller upprepa ett förfarande som strider mot bestämmelserna eller föreskrifterna, och enligt 2 punkten ålägga den som bryter mot denna lag eller en med stöd av den utfärdad förordning eller föreskrift att fullgöra sin skyldighet på något annat sätt än vad som avses i 1 punkten. Enligt 16 § i samma kapitel får Transport- och kommunikationsverket förena ett förbud eller föreläggande som de meddelat med stöd av denna lag med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. I 13 kap. 1 § i den lagen föreskrivs dessutom bl.a. om vissa avgifter, arvoden och kostnadsersättningar, i 7 § om rättelseyrkande, i 8 § om ändringssökande, i 9 § om verkställighet av beslut och i 10 § om behörig domstol. Dessa bestämmelser som delvis är relevanta med avseende på god förvaltning tillämpas också i tillämpliga delar på situationer enligt kraven i den föreslagna nya 7 a kap. 10 §.

11 §. *Hamninnehavarens uppgifter i anslutning till fartygs användning av landströmsförsörjning.* Det föreslås att i 7 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten tas in en ny 11 §, där det föreskrivs om hamninnehavarens uppgifter i anslutning till fartygs användning av landströmsförsörjning. Bestämmelserna baseras på artikel 6.8 andra stycket och artikel 6.9 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnäla bränslen för sjötransport. I den föreslagna paragrafen bemyndigas hamninnehavaren att få den behöriga myndighetens ställe bekräfta för fartyget huruvida anslutningen till landströmsförsörjning finns tillgänglig och om fartyget uppfyller kraven för anslutning till landströmsförsörjning. Ett sådant bemyndigande behövs, eftersom det i Finland inte finns någon myndighet som tar emot informationen. Om uppgiften anförtros någon myndighet ska hamninnehavaren lämna informationen till myndigheten. Därför är det effektivast att hamnen själv svarar för de uppgifterna.

I 1 mom. föreskrivs det att den hamninnehavare i anlöpshamnen som avses i förordningen efter att ha mottagit information om anslutning till landströmsförsörjning som avses i artikel 6.8 första stycket i den förordningen ska bekräfta för fartyget huruvida anslutningen till landströmsförsörjning finns tillgänglig. Förslaget baseras på artikel 6.8 andra stycket. I artikel 6.8 första stycket i förordningen föreskrivs att fartyg i förväg ska underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlöpshamnen är belägen eller annan vederbörligen bemyndigad enhet innan hamnen anlöps om sin avsikt att ansluta till landströmsförsörjning eller sin avsikt att använda utsläppsfri teknik med tillämpning av punkt 5 b. Enligt artikel 6.8 första stycket ska fartyg i förväg underrätta den behöriga myndigheten eller annan vederbörligen bemyndigad enhet innan hamnen anlöps om sin avsikt att ansluta till landströmsförsörjning och om sitt förväntade elbehov under hamnanlöpet. I artikel 6.8 tredje stycket bemyndigas dessutom kommissionen att anta genomförandeakter som specificerar den information som ska lämnas i enlighet med första och andra styckena samt förfarandet för att tillhandahålla denna information. Vid tidpunkten för beredningen av regeringens proposition hade kommissionen inlett beredningen av dessa genomförandeakter, men inga utkast var ännu tillgängliga. Under 2025 ersätts systemet för hantering av information inom sjöfarten med ett system enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/65/EG. Systemet för hantering av information inom sjöfarten ska utgöra en informationskanal mellan fartyget och myndigheten, och därför är det logiskt att det spelar en roll för informationsutbytet mellan hamninnehavaren och fartyget. De nya processerna för informationsutbyte enligt förordningen förutsätter ett systemutvecklingsarbete samt processutveckling mellan olika aktörer, vilket ska finansieras. De nya processer för informationsutbyte som skapas i systemet för hantering av information inom sjöfarten förutsätter också ändringar i verksamhetsmodellerna för hamnarna och hamnsamfundet, samt eventuellt i informationssystemen för mottagande och verifiering av information med hjälp av gränssnitt; för verifieringen kan dessutom en gränssnittstjänst erbjudas i systemet för hantering av information inom sjöfarten, om det anses behövt.

Enligt 2 mom. ska hamninnehavaren fastställa och i den databas som avses i artikel 19 i förordningen föra in uppgifter om på fartyget ska tillämpas något av de undantag som anges i artikel 6.5 i den förordningen, och om fartyget uppfyller kraven i artikel 6.1 och 6.2 i den förordningen, om inget av undantagen i artikel 6.5 i den förordningen ska tillämpas. Bestämmelsen grundar sig på artikel 6.9 i förordningen. I artikel 6.9 hänvisas visserligen också till kraven i punkt 3, men inga nationella bestämmelser behövs om dem eftersom det inte föreslås att Finland ska ta inför den prövningsbaserade utvidgning av tillämpningsområdet som föreskrivs i den punkten.

Enligt artikel 6.5, till vilken det hänvisas i 2 mom., ska skyldigheterna som gäller anslutning till landströmsförsörjning och användning av landströmsförsörjning inte tillämpas på fartyg som är förtöjda vid kajen mindre än två timmar, som använder utsläppsfri teknik som uppfyller de allmänna kraven för sådan teknik enligt bilaga III och som förtecknas och specificeras i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits i enlighet med artikel 6.6 och 6.7 för hela sitt elbehov i hamn när de är förtöjda vid kajen, som på grund av oförutsedda omständigheter utanför fartygets kontroll måste göra ett oplanerat hamnanlöp, som inte görs på systematisk basis, av säkerhetsskäl eller för att rädda människoliv till sjöss, andra än de som redan är undantagna enligt artikel 3.10, eller som även om de förblir anslutna till landströmsförsörjning, under en tidsperiod som är begränsad till vad som är absolut nödvändigt, kräver användning av ombordbaserad energiproduktion för underhållsprov eller för funktionsprov som görs på begäran av en tjänsteman vid en behörig myndighet eller företrädaren för en erkänd organisation som gör en besiktning eller inspektion.

Enligt artikel 6.1 ska ett fartyg som är förtöjt vid kajen i en anlöpshamn som omfattas av artikel 9 i infrastrukturförordningen och som ligger inom en medlemsstats jurisdiktion ansluta till landströmsförsörjning och använda den för hela sitt elbehov i hamn. Enligt artikel 6.4 gäller skyldigheten containerfartyg och passagerarfartyg, och den inträder den 1 januari 2030. Enligt artikel 6.2 tillämpas skyldigheten att ansluta till och använda landströmsförsörjning från och med den 1 januari 2035 också i hamnar som inte omfattas av infrastrukturförordningen, om kajen är utrustad med tillräcklig landströmsförsörjning.

I 3 mom. i den föreslagna paragrafen anges det straffrättsliga ansvaret och skadeståndsansvaret för den som sköter hamninnehavarens uppgifter. Enligt momentet tillämpas på den som sköter uppgifter enligt 1 och 2 mom. bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. I momentet ingår också en informativ hänvisning, enligt vilken bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Den som sköter uppgiften är anställd av hamninnehavaren, som vanligen är ett hamnbolag, och bedömer möjligheten att ansluta till landströmsförsörjning.

12 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter. Det föreslås att bestämmelserna om närmare bestämmelser och föreskrifter i 5 § i den gällande lagen flyttas till den nya 12 §, så att paragrafen om närmare bestämmelser och föreskrifter kvarstår som sista paragraf i kapitlet. Det föreslås att 1 mom. som gäller bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning och 2 mom. som gäller bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter kompletteras med en hänvisning till ordnandet av tillsyn över energieffektivitetsindexets överensstämmelse hos befintliga fartyg som avses i 2 §. Närmare bestämmelser får utfärdas genom förordning av statsrådet, och tekniska föreskrifter får meddelas av Transport- och kommunikationsverket, i vilka t.ex. IMO:s anvisningar för tillsyn över energieffektivitetsindexet beaktas. Bemyndigandena motsvarar de bemyndiganden att utfärda förordning och meddela föreskrifter som är i kraft i fråga om ordnandet av tillsynen över överensstämmelsen hos det designindex som mäter nya fartygs energieffektivitet.

Samtidigt föreslås det att till 2 mom. fogas bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om anmälan om operativ koldioxidintensitet enligt 5 § och om försäkran om överensstämmelse i fråga om bränsleförbrukningsdata och operativ koldioxidintensitetsklassificering enligt 7 §. Det förstnämnda bemyndigandet omfattar t.ex. hur anmälan ska göras, om vilket det föreskrivs i regel 28.2 i bilaga VI till MARPOL-konventionen, och om anmälan när ett fartyg byter flagg eller ägare, om vilket det föreskrivs i stycke 3 i samma regel. Det sistnämnda nya bemyndigandet motsvarar de övriga bemyndigandena enligt miljöskyddslagen för sjöfarten att utfärda närmare bestämmelser om certifikat enligt MARPOL-konventionen. Dessutom ordnas bemyndigandena enligt de paragrafer de gäller.

7 b kap. Påföljdsavgifter enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Det föreslås att till miljöskyddslagen för sjöfarten fogas ett nytt 7 b kap., där det föreskrivs om påföljdsavgifter enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. För företagens rättsskydd behövs nationella bestämmelser om påföljdsavgifter för att avgifterna ska påföras genom beslut i vilket ändring får sökas. I artikel 23 i förordningen används termen FuelEU-straffavgift, som inte är lämplig i finländskt juridiskt språkbruk. Därför föreslås det att kapitlets rubrik ska lyda Påföljdsavgifter enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Paragraferna i kapitlet ordnas så att 1 § gäller påföljdsavgift på grund av fartygs växthusgasintensitet eller överensstämmelsesaldot för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och 2 § avgift för hamnanlöp där skyldigheten att använda landströmsförsörjning ursummas. Det föreslås att påföljdsavgiften

enligt 1 § ska kallas avgift på grund av växthusgasintensitet och påföljdsavgiften enligt 2 § Avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning. Övriga föreslagna paragrafer i kapitlet gäller bl.a. påförande och verkställighet av avgifter.

1 §. Avgift på grund av växthusgasintensitet. I den föreslagna paragrafen föreskrivs om rekvisitet för avgift på grund av växthusgasintensitet i enlighet med artikel 23.2 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Enligt bestämmelsen ska ett företag som avses i artikel 3.13 i den förordningen, vars fartygs växthusgasintensitet enligt artikel 4 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport eller överensstämmelsesaldot för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt artikel 5.3 i den förordningen uppvisar ett underskott (värdet understiger 0) den 1 juni den rapporteringsperiod som avses i artikel 3.42 i den förordningen, ska påföras en påföljdsavgift. Rekvisitet innefattar därmed ingen nationell prövning.

Det finns skäl att notera, att enligt artikel 5.3 i förordningen blir delmålet för användning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung (2 %) tillämpligt först från och med den 1 januari 2034, om dessa bränslen andel är mindre än 1 % för rapporteringsperioden 2031. Kommissionen bedömer om andelen har överskridit tröskeln på 1 %. Enligt artikel 5.4 ska delmålet dock inte tillämpas, om de övervakningsresultat enligt punkt 2 som är tillgängliga före den 1 januari 2033 visar att den andel som avses i punkt 2 överstiger 2 %. Enligt punkt 5 ska det delmål som anges i punkt 3 inte tillämpas, om det på grundval av den övervakningsverksamhet som avses i punkt 2 och efter kommissionens bedömning finns belägg för otillräcklig produktionskapacitet för och tillgång till förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung för sjöfartssektorn, ojämn geografisk fördelning eller alltför höga priser på dessa bränslen. Enligt punkt 6 ska kommissionen anta genomförandeakter som specificerar kriterierna för den bedömning som föreskrivs i punkt 5 och metoden för beräkning av faktorn för prisskillnaden mellan förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och fossila bränslen som används i fält 14 i tabellen i del B i bilaga IV.

I paragrafen föreskrivs det också att formlerna i bilaga 2 till lagen tillämpas på beräkningen av överensstämmelsesaldot. Formlerna kopieras från bilaga IV till förordningen. På beräkningen av fartygets överensstämmelsesaldo tillämpas den nedre gränsen enligt artikel 4.2 i förordningen, som skärps med fem års intervaller. Beräkningen av överensstämmelsesaldot för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung baseras på artikel 5.

I artikel 23.8 och 23.9 i förordningen finns bestämmelser om företagets ansvar i situationer när någon annan har orsakat förseelsen. Enligt 8 punkten ska företaget förbli ansvarigt för betalningen av FuelEU-straffavgifterna, utan att det påverkar möjligheten för företaget att ingå avtal med de kommersiella fartygsoperatörerna som föreskriver en skyldighet för de kommersiella operatörerna att ersätta företaget för FuelEU-straffavgifterna, när ansvaret för inköp av bränsle eller drift av fartyget övertas av den kommersiella operatören. Enligt 9 punkten ska företaget förbli ansvarigt för betalningen av FuelEU-straffavgifterna, utan att det påverkar möjligheten för företaget att ingå avtal med bränsleleverantörerna som föreskriver en skyldighet för bränsleleverantörerna att ersätta företaget för FuelEU-straffavgifterna.

2 §. Avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning. Enligt paragrafen ska ett företag vars fartyg under rapporteringsperioden gör minst ett regelvidrigt hamnanlöp som inte uppfyller kraven i artikel 6 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport ska påföras en påföljdsavgift, som kallas avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning. Bestämmelsen baseras på artikel 23.5 i förordningen och innefattar ingen nationell prövning. Enligt artikel 6.1 och 6.2 i förordningen ska fartyg ansluta till landströmsförsörjning och använda den för hela sitt elbehov

i hamn. Från och med den 1 januari 2030 tillämpas skyldigheten i hamnar som hör till infrastrukturförordningens tillämpningsområde (1 punkten), och från och med den 1 januari 2035 också i hamnar som inte omfattas av infrastrukturförordningen, om kajen är utrustad med tillräcklig landströmsförsörjning (2 punkten). I enlighet med artikel 6.4 tillämpas bestämmelsen enbart på containerfartyg och passagerarfartyg. I artikel 6.5 förtecknas de situationer när skyldigheten att använda landströmsförsörjning inte tillämpas. Ingen avgift ska t.ex. påföras för hamnanlöp under två timmar eller om fartyget täcker sitt behov av el så länge det ligger i hamn med någon annan teknologi som enligt förordningen är utsläppsfri. Också tekniska utmaningar med användningen av landströmsförsörjning kan vara ett skäl till att hamnanlöpet inte står i strid med kraven.

Eftersom skyldigheten att använda landströmsförsörjning enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport inträder stegvis först från och med den 1 januari 2030, föreslås 2 § träda i kraft den 1 januari 2030.

3 §. Påförande av påföljdsavgift och avgiftens belopp. I 1 mom. förskrivs att de påföljdsavgifter som avses i 1 och 2 § ska påföras av Transport- och kommunikationsverket. Det är motiverat att anförtro uppgiften till Transport- och kommunikationsverket, som genom sina uppgifter enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och andra miljöskyddsbestämmelser för sjöfarten har de bästa förutsättningarna och den bästa sakkunskapen för att bedöma de omständigheter som ligger till grund för påförandet. Av artikel 23 punkt 2, 3 och 5 följer direkt att påföljdsavgiften ska påföras senast den 30 juni under kontrollperioden.

Enligt 7 a § i lagen om Transport- och kommunikationsverket har Transport- och kommunikationsverkets påföljdskollegium till uppgift att påföra påföljdsavgifter som omfattas av verkets behörighet i sådana fall när påföljdsavgiften överstiger 100 000 euro. Det är sannolikt att påföljdsavgifternas belopp enligt 1 och 2 § överstiger 100 000 euro, så i praktiken påförs påföljdskollegiet vanligen avgiften.

Eftersom strikt ansvar tillämpas vid påförandet av påföljder, är det särskilt viktigt att frågor som gäller påförande av avgifter utreds och avgörs på behörigt sätt av en myndighet. Utgångspunkten är att den behöriga myndigheten, dvs. Transport- och kommunikationsverket, får den information som behövs för påförandet av avgiften ur FuelEU-databasen i enlighet med förordningen. Fartygets överensstämelsesaldo och den mängd energi från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som fartyget årligen förbrukar som ligger till grund för avgiften på grund av växthusgasintensitet enligt 1 § framgår av fartygets uppgifter om en kontrollör intygat, och som är tillgängliga i FuelEU-databasen. Kontrollören ska verifiera och anteckna i FuelEU-databasen också fartygets årliga antal regelvidriga hamnanlöp, vilket ligger till grund för avgiften enligt 2 §. De uppgifter som verifierats och förts in i databasen kan i regel anses tillförlitliga, eftersom detaljerade krav gäller för insamling, rapportering och verifiering av uppgifterna. Kontrollören binds av kraven enligt artikel 12, bl.a. i fråga om oberoende och agerande i allmänt intresse samt nödvändig sakkunskap. Enligt artikel 14 får dessutom endast en ackrediterad kontrollör vara verksam som kontrollör. Myndighetens utredningsansvar kompletteras också av artikel 17 i förordningen, enligt vilken den behöriga myndigheten när som helst får vidta extra inspektioner ombord.

I ett beslut om påförande av påföljdsavgift får ändring sökas med stöd av den föreslagna 13 kap. 8 §.

Av rättssäkerhetsskäl föreslås i 2 mom. ingå en bestämmelse om preskription av rätten att påföra påföljdsavgift. Enligt bestämmelsen får påföljdsavgift inte påföras, om mer än tre år passerat från den rapporteringsperiod när verksamhet i strid mot förordningen förekom.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs i enlighet med bestämmelserna i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport om beloppet av den avgift på grund av växthusgasintensitet som avses i 1 §. Enligt bestämmelsen ska på beloppet av en sådan avgift tillämpas formlerna i tabellen i en bilaga till lagen. I lagens bilaga kopieras formlerna i del B i bilaga IV till förordningen in, med stöd av artikel 23.2 i förordningen. I momentet föreskrivs det också att om ett fartyg har ett överensstämmelseunderskott under två på varandra följande rapporteringsperioder eller mer, ska detta belopp multipliceras med $1 + (n - 1)/10$, där n är det antal på varandra följande rapporteringsperioder för vilka företaget är föremål för en på-följdavgift enligt 1 eller 2 § för det fartyget. Om ett fartyg inte har något hamnanlöp i unionen under rapporteringsperioden och har lånat ett förskott på överensstämmelseöverskottet under den föregående rapporteringsperioden, multipliceras påföljdsavgiftens belopp med 1,1. Bestämmelsen grundar sig på artikel 20.4 i förordningen.

I det föreslagna 4 mom. föreskrivs om beloppet av den avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning som avses i 1 § 1 mom. 2 punkten i enlighet med artikel 23.5 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Enligt bestämmelsen fås beloppet av en sådan påföljdsavgift genom att 1,5 euro multipliceras med fartygets fastställda totala elbehov i hamn och med det totala antalet timmar avrundat uppåt till närmaste hela timme som fartyget tillbringat i hamn i strid med de krav som anges i artikel 6 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Enligt 5 mom. ska påföljdsavgiften betalas till staten. En uttrycklig bestämmelse om detta är motiverad för tydlighetens skull. Det föreslås att de påföljdsavgifter Transport- och kommunikationsverket påför ska vara verkställbara först sedan de vunnit laga kraft, och att förvaltningsdomstolens avgörande i ett besvärssärende ska vara verkställbara enligt vad som föreskrivs i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

I 7 b kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås inte ingå någon bestämmelse eller informativ hänvisning som gäller verkställighet av påföljdsavgifter. Det föreslås att lagen om verkställighet av böter ska tillämpas på verkställighet av påföljdsavgifter (lagförslag 11 i denna proposition). Till denna del föreslås en informativ hänvisning till lagen om verkställighet av böter ingå i 13 kap. 9 § i miljöskyddslagen för sjöfarten, som gäller verkställighet av beslut.

Eftersom påföljdsavgifter av straffkaraktär till sin stränghet kan jämföras med bötesstraff, tas ingen dröjsmålsränta ut och påförs ingen annan dröjsmålspåföljd.

4 §. Verkställighet och preskription av påföljdsavgift. I 1 mom. föreslås ingå en informativ hänvisning, enligt vilken bestämmelser om verkställighet av de påföljdsavgifter som avses i 1 och 2 §, det vill säga straffavgifter enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, finns i lagen om verkställighet av böter.

Enligt 2 mom. preskriberas de påföljdsavgifter som avses i 1 och 2 § fem år efter att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades. Då det föreslås att lagen om verkställighet av böter ska tillämpas på verkställighet av påföljdsavgifter ska det föreskrivas särskilt om preskription av verkställigheten, eftersom den lagen inte innehåller några bestämmelser om preskription av fordringar och inga lämpliga bestämmelser finns i lagen om preskription av skulder. Det är brukligt att föreskriva att preskriptionstiden för verkställighet av

påföljdsavgift är fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades, vilket motsvarar den föreskrivna preskriptionstiden för böter.

Inga bestämmelser behövs om preskription av rätten att påföra påföljdsavgifter, eftersom avgifterna enligt artikel 23.2, 23.3 och 23.5 ska påföras senast den 30 juni under kontrollperioden.

5 §. Rapport om användningen av intäkterna från påföljdsavgifter. Enligt paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket publicera rapporter om användningen av de intäkter som avses i 1 § eller ett motsvarande penningvärde på det sätt som förutsätts i artikel 23.11 i förordningen. Enligt punkt 11 första stycket ska medlemsstaterna eftersträva att säkerställa att intäkterna från FuelEU-straffavgifterna, eller deras motsvarande finansiella värde, används för att stödja en snabb utbyggnad och användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn, genom att stimulera produktionen av större mängder förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfartssektorn, underlätta byggandet av lämpliga bunkringsanläggningar eller infrastruktur för landströmsförsörjning i hamnar samt stödja utveckling, testning och införande av den mest innovativa tekniken i fartygsflottan för att få till stånd betydande utsläppsminskningar. Den bestämmelsen är direkt tillämplig, så ingen nationell bestämmelse behövs. Däremot föreslås en nationell bestämmelse om skyldigheten enligt andra stycket i samma punkt, enligt vilket medlemsstaterna senast den 30 juni 2030, och därefter vart femte år, ska offentliggöra en rapport om användningen av intäkterna från FuelEU-straffavgifterna under den femårsperiod som föregår året för varje sådan rapport, inbegripet information om mottagarna och nivån för utgifterna avseende de mål som förtecknas i första stycket.

Det finns skäl att notera att Rättsregistercentralen, som ansvarar för verkställighet av påföljdsavgifter, inte specifikt redovisar eventuella inkomster från verkställigheten av dessa påföljder till en bestämd instans som använder inkomsterna för det ändamål som nämns ovan, utan de avgifter som inflyter behandlas som andra inkomster av böter enligt lagen om verkställighet av böter och ett penningvärde som motsvarar påföljdsavgifternas belopp styrs eventuellt till ett visst ändamål i statens budgetförfarande.

8 a kap. Återvinning av fartyg

I 8 a § i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs om återvinning av fartyg. Kapitlet innehåller de bestämmelser som EU:s fartygsåtervinningsförordning förutsätter och som kompletterar förordningen. Det föreslås att kapitlet uppdateras till följd av Hongkongkonventionen. Som tidigare framförts angående terminologin om nedmontering och återvinning, används också i denna bestämmelse termen nedmontering av fartyg i betydelse åtgärder för nedmontering av fartyg helt eller delvis. I bestämmelserna används dock termen återvinning av fartyg när det hänvisas till den term som används i fartygsåtervinningsförordningen eller Hongkongkonventionen, såsom fartygsåtervinningsanläggning eller fartygsåtervinningsplan.

1 §. Utnämning av ansvarig myndighet. Det föreslås att paragrafen ändras så att Transport- och kommunikationsverket ansvarar för de uppgifter som enligt Hongkongkonventionen ankommer på flaggstatens administration. Transport- och kommunikationsverket ansvarar för de uppgifter som enligt EU:s fartygsåtervinningsförordning ankommer på den ansvariga myndigheten, och det föreslås att uppgiften utvidgas till att omfatta administrationens motsvarande uppgifter enligt Hongkongkonventionen. Eftersom det i definitionen av administrationen i konventionen inte sägs att termen avser en myndighet som utnämns för att sköta uppgifter som gäller fartyg som för dess flagg, föreslås det att detta ska nämnas i paragrafen.

I Hongkongkonventionen anförtros administrationen uppgifter som gäller överträdelser mot konventionen och uppdagandet av dem. Om det misstänks att ett fartyg agerar i strid mot konventionen eller överträder konventionen och fartyget kontrolleras av det skälet, ska administrationen underrättas om kontrollen (artikel 9). Rapporten över kontrollen ska också sändas till administrationen. Administrationen ska också underrättas om ett fartyg ges en varning eller kvarhålls eller dess avfärd från hamn hindras. Transport- och kommunikationsverket föreslås vara den instans som tar emot anmälningar om och rapporter över kontroller. Administrationen ska också vidta åtgärder, om någon annan konventionsstat meddelar att ett fartyg som för dess flagg har åsidosatt konventionen. Administrationen ska undersöka saken och inleda nödvändiga förfaranden (artikel 10).

De uppgifter som i bilagan till konventionen åläggs administrationen gäller fastställande och verifiering av förteckningen över farliga material (regel 5), besiktning av fartyg (regel 10) och utfärdande och godkännande av intyg (regel 11). Administrationen kan också anförtro besiktningar samt utfärdandet av intyg till ett klassificeringssällskap som administrationen godkänt (regel 10 och 11). I 36, 39 och 57 § i fartygssäkerhetslagen föreskrivs om bemyndigandet av klassificeringssällskap som Transport- och kommunikationsverket godkänt att utföra besiktningar och utfärda certifikat. Transport- och kommunikationsverket beslutar i vilken omfattning det bemyndigar godkända klassificeringssällskap att utföra besiktningar och utfärda certifikat.

Med stöd av regel 12 kan administrationen begära att en annan konventionsstat besiktar ett fartyg och utfärdar intyg till fartyget. Med stöd av 37 § i fartygssäkerhetslagen kan Transport- och kommunikationsverket begära att en annan fördragsslutande part utför en besiktning. Administrationen fastställer också certifikatens giltighetstid (regel 14). I regel 9 i bilagan till Hongkongkonventionen anges på vilket språk fartygets återvinningsplan ska upprättas. Om språket inte är engelska, franska eller spanska ska fartygets återvinningsplan översättas till något av de språken. Administrationen kan dock anse att en översättning är onödig.

2 §. Intyg som krävs enligt Hongkongkonventionen. Det föreslås att 2 § ändras i sin helhet så att bestämmelserna om rapportering av uppgifter i den gällande paragrafen flyttas till den nya 5 § och det i 2 § föreskrivs om intyg som krävs av fartyg som för finsk flagg och som omfattas av Hongkongkonventionen. Hongkongkonventionen tillämpas enligt artikel 3 i konventionen på fartyg med en bruttodräktighet på minst 500. Utanför Hongkongkonventionens tillämpningsområde har lämnats fartyg som under hela sin livslängd bara trafikerar flaggstatens vatten. Därmed krävs intyg enligt konventionen av fartyg i internationell fart. Enligt 1 mom. ska sådana fartyg ha ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material. Bestämmelsen grundar sig på regel 5 i bilagan till konventionen. Intyget är av motsvarande slag som beviljas fartyg med stöd av EU:s fartygsåtervinningsförordning. Bestämmelser om det dokument som krävs av fartyg i inrikes fart föreslås ingå i 4 §.

I 2 mom. föreskrivs om det intyg fartyget ska ha innan nedmonteringen av det påbörjas. Ett fartyg som ska nedmonteras ska ha ett intyg som visar att fartyget är återvinningsklart. Bestämmelsen baserar sig på regel 11.11 i bilagan till konventionen, där det sägs att ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material ska utfärdas av administrationen eller en person eller organisation auktoriserad av administrationen när en inledande besiktning eller en besiktning för förnyande av intyg är genomförd utan anmärkning i enlighet med regel 10. Det föreskrivs om slutlig besiktning i regel 10.4. Enligt den regeln ska en slutlig besiktning genomföras innan fartyget tas ur bruk och innan återvinningen av fartyget påbörjas. Därför föreslås i 2 § 2 mom. ingå en bestämmelse enligt vilken fartyget innan nedmonteringen påbörjas ska ha ett återvinningsintyg. Finländska fartyg ska ha ett återvinningsintyg oberoende av vart fartyget exporteras för nedmontering. Ett finländskt fartyg kan alltså inte befrias från

skyldigheten att skaffa ett intyg genom att det exporteras för nedmontering till en stat som inte är fördragsslutande part i Hongkongkonventionen. Intyget är av motsvarande slag som förutsatt i fartygsåtervinningsförordningen. I bestämmelsen föreslås dessutom ingå en informativ hänvisning till kraven i fartygsåtervinningsförordningen.

I 3 mom. ingår bestämmelser om förfarandet och krav för beviljande av intyg. Intygen utfärdas av Transport- och kommunikationsverket under förutsättning att fartyget uppfyller kraven i Hongkongkonventionen. Ansökan om intyg sker skriftligen hos ämbetsverket. Det kontrolleras att kraven uppfylls i samband med att fartyget besiktas enligt regel 10. I tillägg 3 och 4 i bilagan till konventionen ingår formulär för intygen, som ska följas när intygen utfärdas. I paragrafen ingår också ett bemyndigande, enligt vilket Transport- och kommunikationsverket eller ett av verket befullmäktigat klassificerings-sällskap kan utfärda intyg också för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Bestämmelsen grundar sig på regel 12 i bilagan.

Enligt 4 mom. utfärdas de intyg som avses i paragrafen för viss tid. Det föreskrivs om den längsta möjliga giltighetstiden för intygen i enlighet med regel 14 i bilagan till Hongkongkonventionen.

Enligt 5 mom. ska återvinningsintyg och motsvarande intyg enligt fartygsåtervinningsförordningen sändas till regionförvaltningsverket för kännedom. Genom bestämmelsen säkerställs att den myndighet som beviljar tillstånd för nedmonteringsanläggningar för fartyg, det vill säga regionförvaltningsverket, får tillräcklig information.

3 §. Skyldigheter för ägare av fartyg som nedmonteras i Finland. Det föreskrivs att 3 § i den gällande lagen, som gäller närmare föreskrifter, ändras i sin helhet och att innehållet i den gällande 3 § flyttas till den nya 6 §. Det föreslås att rubriken för 3 § ändras till Skyldigheter för ägare av fartyg som nedmonteras i Finland. De skyldigheter som föreslås ingå i paragrafen gäller ägare till fartyg som omfattas av Hongkongkonventionen. Fartyget ska ha de intyg som avses i 2 § 1 och 2 mom. och det ska uppfylla kraven enligt regel 8 i bilagan till Hongkongkonventionen. Enligt den regeln ska fartyget vara certifierat som återvinningsklart, och förteckningen över farliga material ska vara uppdaterad. Regeln förutsätter också att fartyget innan det nedmonteras ska minimera mängden lastrester, brännolja och avfall. Tankfartygs lasttankar och pumprum ska vara säkra att beträda eller säkra för heta arbeten. Enligt regeln ska dessutom all tillgänglig information om fartyget tillhandahållas fartygsåtervinningsanläggningen för framtagning av fartygets återvinningsplan. Fartygets ägare ansvarar för att fartyget uppfyller kraven.

4 §. Förteckning över farliga material på fartyg i inrikes fart. I kapitlet föreslås ingå en ny 4 §, där det föreskrivs om sådana krav på nedmontering av fartyg som tillämpas på fartyg i inrikes fart. Enligt artikel 3 i Hongkongkonventionen omfattar tillämpningsområdet inte fartyg som bara trafikerar flaggstatens vatten. För deras del bör det dock säkerställas att de handhas på ett sätt som överensstämmer med konventionen, i den mån det är rimligt och praktiskt möjligt. Också i skäl 9 i ingressen till fartygsåtervinningsförordningen uppmanas medlemsstaterna att vidta åtgärder som gäller fartyg som faller utanför förordningens tillämpningsområde. Med stöd av dessa bestämmelser föreslås det att fartyg i inrikes fart vars bruttodräktighet är minst 500 ska innan de nedmonteras ha en förteckning över farliga material enligt artikel 5 i fartygsåtervinningsförordningen. Förteckningen över farliga material ska vara uppgjord enligt fartygsåtervinningsförordningen, eftersom den är mer omfattande än motsvarande förteckning enligt Hongkongkonventionen. I fartygsåtervinningsförordningen förbjuds också bromerade flamskyddsmedel, till skillnad från Hongkongkonventionen. I Finland är användning av

bromerade flamskyddsmedel förbjuden med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021 om långlivade organiska föroreningar.

Kravet på en förteckning över farliga material är motiverat, eftersom nedmonteringsanläggningar berörs av de allmänna kraven enligt avfallslagstiftningen, och för att de ska kunna förbereda vidare behandling av materialen behöver de veta vilka material som använts ombord och var de finns. Förteckningen underlättar också planeringen av nedmonteringen ur ett arbetarskyddsperspektiv.

Förteckningen över farliga material ska upprättas enligt artikel 5 i fartygsåtervinningsförordningen. Rederierna kan upprätta förteckningen själva, men enligt artikel 5.3 ska den verifieras av antingen den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som administrationen auktoriserat. I praktiken sänder rederiet förteckningen till Transport- och kommunikationsverket för bedömning, och för verifieringen kan ämbetsverket företa en inspektion ombord innan fartyget flyttas till nedmonteringsanläggningen.

Kravet på en förteckning över farliga material anses skäligt, och det medför ingen stor administrativ börda för rederierna. Fartyg i inrikes fart säljs ofta till utlandet när de tas ur trafik i Finland, och fartyg importerar endast i liten skala till Finland för nedmontering. Ett fartyg som säljs till utlandet kommer att omfattas av fartygsåtervinningsförordningen, eftersom artikel 2.2 c inte längre tillämpas på fartyg som säljs till utlandet.

5 §. Rapportering av uppgifter. Det föreslås att den nuvarande 2 § som gäller lämnande av information om nedmonteringen av fartyg i förändrad form blir ny 5 §. 1 mom. preciseras i fråga om skyldigheten enligt fartygsåtervinningsförordningen, och till den fogas en bestämmelse om rapportering av uppgifter om fartyg enligt Hongkongkonventionen. För det första föreslås att bestämmelsen om rapportering av de uppgifter som förutsätts i fartygsåtervinningsförordningen preciseras så att den enbart gäller rapportering enligt artikel 21 i förordningen. Ändringen föreslås därför att det i denna proposition föreslås tillägg till 169 och 221 a § i miljöskyddslagen, enligt vilka NTM-centralen i Egentliga Finland ska rapportera om åtgärder som gäller tillsyn över fartygsåtervinningsanläggningar, och regionförvaltningsverket ska underrätta kommissionen om tillstånd för fartygsåtervinningsanläggningar som det beviljar och om ändringar i dem.

Dessutom fogas till paragrafen ett 2 mom. som gäller rapportering av uppgifter som förutsätts i Hongkongkonventionen. Den föreslagna ändringen innebär att Transport- och kommunikationsverket ska lämna IMO uppgifter enligt artikel 12 i konventionen, som avser fartyg eller klassificeringssällskap. Enligt bestämmelsen ska Transport- och kommunikationsverket i enlighet med artikel 12 i Hongkongkonventionen lämna uppgifter till IMO om erkända klassificeringssällskap och utsedda inspektörer, om fartyg som seglar under finsk flagg och för vilka ett internationellt återvinningsintyg har utfärdats, om överträdelser av skyldigheterna enligt Hongkongkonventionen i fråga om fartyg och om åtgärder som vidtagits gentemot fartyg i anslutning till verkställigheten av skyldigheterna enligt Hongkongkonventionen. Den nya bestämmelsen baseras på artikel 12.3, 12.4, 12.6 och 12.7 i Hongkongkonventionen.

I vissa andra bestämmelser i konventionen preciseras skyldigheterna att lämna uppgifter till IMO enligt artikel 12. Enligt artikel 9 som gäller uppdagande av överträdelser ska rapporterna över inspektioner av fartyg lämnas till IMO. Likaså ska IMO underrättas vid ingrepp i fartygets färd t.ex. genom att fartyget kvarhålls eller dess tillgång till hamn hindras. Enligt artikel 10 ska administrationen informera IMO om åtgärder som den vidtar till följd av eventuella överträdelser av konventionen. IMO ska också informeras om skälen till att åtgärderna inte

vidtas inom ett år från att administrationen mottagit informationen om den påstådda överträdelsen. Bestämmelsen om rapportering i artikel 10 gäller både fartygs och fartygsåtervinningsanläggningars påstådda överträdelser. Inga särskilda bestämmelser behövs om anmälningar enligt artikel 9 och 10, eftersom den föreslagna rapporteringsplikten gällande fartygs överträdelser av skyldigheterna enligt Hongkongkonventionen och verkställigheten av fartygs skyldigheter enligt konventionen omfattar dem.

I 169 och 221 a § i miljöskyddslagen föreslås ingå bestämmelser om övriga rapporteringsskyldigheter enligt artikel 12. NTM-centralen i Egentliga Finland ansvarar i huvudsak för rapporteringen av uppgifter, men regionförvaltningsverket ska rapportera uppgifter om tillstånd som beviljats anläggningar till IMO.

6 §. Närmare föreskrifter. Det föreslås att innehållet i den gällande 3 § i oförändrad form flyttas till den nya 6 §. Enligt den föreslagna paragrafen är Transport- och kommunikationsverket fortfarande bemyndigat att meddela föreskrifter om inom vilken tidsfrist fartygsägaren ska lämna en i fartygsåtervinningsförordningen avsedd anmälan till fartygsåtervinningsanläggningen.

9 kap. Hur avfall tas emot i hamn.

6 §. Godkännande av avfallshanteringsplanen. Det föreslås att 5 mom. ändras så att sista meningen, enligt vilken den myndighet som godkänner hamnens avfallshanteringsplan ska sända ett registerutdrag över anteckningen till hamninnehavaren, stryks. Bestämmelsen behövs inte, eftersom den myndighet som godkänner avfallshanteringsplanen redan med stöd av förvaltningslagen ska sända beslutet om godkännande av avfallshanteringsplanen till hamninnehavaren, och ett registerutdrag inte ger hamninnehavaren något mervärde. Avfallshanteringsplaner för småbåtshamnar och fiskehamnar ska godkännas av den kommunala miljöskyddsmyndigheten; avfallshanteringsplaner för övriga hamnar ska godkännas av närings-, trafik- och miljöcentralen. Samtidigt föreslås det att en onödig lagteknisk hänvisning till miljöskyddslagens författningsnummer i momentet stryks.

8 §. Onödigt dröjsmål ska undvikas. Det föreslås att en onödig hänvisning till skadeståndslagens författningsnummer stryks i paragrafen, eftersom det hänvisas till den lagen redan i 7 a kap. 11 §.

12 kap. Tillsyn och administrativt tvång.

2 §. Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 4 mom., enligt vilket Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet enligt MRV-förordningen och förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Enligt artikel 27 i förordningen ska medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för tillämpningen och kontrollen av efterlevnaden av förordningen. De behöriga myndigheternas namn och meddelas kommissionen. I 7 kap. 14 a § i den gällande lagen har Transport- och kommunikationsverket utsetts till behörig myndighet enligt MRV-förordningen, men för att lagen ska vara konsekvent föreslås det att bestämmelsen flyttas till 12 kap. 2 § som handlar om Transport- och kommunikationsverkets uppgifter. Samtidigt föreslås det att bestämmelsen kompletteras så att Transport- och kommunikationsverket också utses till behörig myndighet enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Utnämningen innebär att Transport- och kommunikationsverket ansvarar för den behöriga myndighetens uppgifter enligt förordningarna.

Uppgifterna innefattar 1) att en behörig myndighet som upptäcker bristande överensstämmelse i en kontrollörs verksamhet inom ramen förordningen enligt artikel 14.4 ska underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat vars nationella ackrediteringsorgan har ackrediterat kontrollören, 2) att enligt artikel 14.4 begära att det nationella ackrediteringsorganet beaktar information som den fått av en behörig myndighet i en annan medlemsstat som en del av sin övervakningsverksamhet, 3) möjligheten enligt artikel 17 att utföra ytterligare kontroller på fartyg som hör till företag under dess administration, 4) att enligt artikel 20.4, om ett fartyg inte har något hamnanlöp i unionen under rapporteringsperioden och har lånat ett förskott på överensstämmelseöverskottet under den föregående rapporteringsperioden, underrätta det berörda företaget om beloppet för den så kallade FuelEU-straffavgiften (avgift på grund av växthusgasintensitet och avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning om vilka det föreslås ingå bestämmelser i 7 b kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten), 5) skyldigheten enligt artikel 22.2 och 22.5 att utfärda ett så kallat FuelEU-dokument om överensstämmelse för fartyg som har betalat FuelEU-straffavgifter fartyget och registrera det utfärdade FuelEU-dokumentet om överensstämmelse i FuelEU-databasen, 6) skyldigheten enligt artikel 23.7 att registrera de åtgärder som berör påförande av straffavgifter i den databas som avses i artikel 19, 7) behörigheten enligt artikel 25.3 att utfärda en utvisningsorder för ett fartyg som för någon annan stats flagg som ligger i finsk hamn och som underlåter att fullgöra den skyldighet som anges i artikel 24 under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder och om andra åtgärder för kontroll av efterlevnad inte har kunnat säkerställa efterlevnaden av förordningen samt skyldigheten att via den databas som avses i förordningen underrätta kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten om denna order, 8) skyldigheten enligt artikel 25.5 att anmäla sanktioner mot ett visst fartyg från en medlemsstats sida till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten genom den databas som avses i artikel 19, och 9) skyldigheten enligt artikel 26 att utföra prövning av de beräkningar och åtgärder som en kontrollör som är ackrediterad i Finland meddelat enligt förordningen om användning av förnybara och utsläppssnåla bränslen för sjötransport.

6 §. Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter. Det föreslås att paragrafen kompletteras i fråga om tillsynen över de utsläppsförbud som föreslås ingå i 5 och 7 kap. Eftersom Gränsbevakningsväsendet inte har motsvarande teknisk beredskap för tillsynen över förbuden mot utsläpp av gråvatten, skrubbvatten från svavelskrubbar och avskilda rester som för tillsynen över de gällande utsläppsförbuden, såsom förbuden mot utsläpp av olja och toalettavfall, föreslås det att Gränsbevakningsväsendet inte ska vara ledande tillsynsmyndighet i fråga om de utsläppsförbuden men ska delta i tillsynen. Därmed föreslås Transport- och kommunikationsverket ha huvudansvaret för tillsynen av dessa utsläppsförbud med stöd av den gällande 12 kap. 2 §.

8 §. Polisens tillsynsuppgifter. I paragrafen som gäller polisens tillsynsuppgifter föreslås ändringar till följd av de nya förbuden mot utsläpp från fartyg. Enligt den gällande bestämmelsen övervakar polisen utsläpp till vatten från fartyg i Finlands territorialvatten. Polisen har dock varken teknisk beredskap eller resurser för att övervaka förbuden mot utsläpp av gråvatten och utsläpp från svavelskrubbar i Finlands territorialvatten, och därför föreslås det att polisen i stället för att ha självständigt tillsynsansvar ska delta i tillsynen över dem. Författningstekniskt föreslås det att förbudet mot utsläpp av tvättvatten enligt 5 kap. 1 a § och förbudet mot utsläpp av rester från avgasreningssystem enligt det föreslagna 7 kap. 9 b § ska lämnas utanför de tillsynsuppgifter som anges i 12 kap. 8 § 1 mom. Däremot föreslås en förteckning över dem ingå i 2 mom., där det föreskrivs om polisens deltagande i tillsynen över bestämmelserna.

8 a §. *Uppgifter för Ackrediteringstjänsten FINAS.* Det föreslås att till 12 kap. fogas en ny 8 a § som gäller uppgifter för Ackrediteringstjänsten FINAS. Enligt 1 mom. är Ackrediteringstjänsten FINAS nationellt ackrediteringsorgan enligt MRV-förordningen och förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnäla bränslen för sjötransport. I fråga om uppgiften enligt MRV-förordningen motsvarar bestämmelsen 7 kap. 14 b § i den gällande lagen, men till bestämmelsen fogas en hänvisning till förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnäla bränslen för sjötransport. Därmed föreslås Ackrediteringstjänsten FINAS också ansvara för ackreditering av verifieringsåtgärder enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnäla bränslen för sjötransport. Enligt artikel 14.1 i förordningen ska Ackrediteringstjänsten FINAS senast vid årets slut underrätta kommissionen om förteckningen över ackrediterade kontrollörer, tillsammans med alla relevanta kontaktppgifter. Enligt artikel 14.5 har kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i fråga om metoder och kriterier för ackreditering av kontrollörer. Enligt bestämmelsen ska de delegerade akterna gälla begäran om ackreditering, övervakningsverksamhet för att bekräfta en fortsatt ackreditering, åtgärder som ska vidtas om kontrollören inte uppfyller kraven i denna förordning samt krav för nationella ackrediteringsorgan.

12 a §. *Nekande av tillträde till hamn för fartyg och kvarhållande av fartyg som hänför sig till verkställigheten av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnäla bränslen för sjötransport.* I den föreslagna nya 12 a § föreskrivs om sådana åtgärder som förutsätts i artikel 25.3 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnäla bränslen för sjötransport mot fartyg som under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder inte har ett dokument om överensstämmelse enligt artikel 24 i förordningen. Av artikel 25 i förordningen följer att det för det första ska föreskrivas nationellt om skyldigheten att neka tillträde till finsk hamn för fartyg fått en utvisningsorder, och för det andra om kvarhållande av fartyg som för finsk flagg.

Enligt 1 mom. i den föreslagna paragrafen ska Transport- och kommunikationsverket ska neka fartyg som fått en utvisningsorder och som inte seglar under finsk flagg tillträde till finska hamnar. Utvisningsordern kan vara utfärdad av Transport- och kommunikationsverket självt eller av någon annan medlemsstats behöriga myndighet med stöd av artikel 25.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket besluta att ett fartyg som seglar under finsk flagg och som uppehåller sig i en finsk hamn ska kvarhållas, om fartyget under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder inte fullgör skyldigheten enligt artikel 24 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnäla bränslen för sjötransport att inneha ett giltigt dokument om överensstämmelse, och om andra åtgärder för kontroll av efterlevnad inte har kunnat säkerställa iakttagandet av skyldigheten. Enligt artikel 25.3 i förordningen ska Transport- och kommunikationsverket ge det berörda företaget tillfälle att lämna synpunkter. Transport- och kommunikationsverket ska också kvarhålla ett fartyg som seglar under finsk flagg, om det för fartygets rederi har utfärdats ett avvisningsbeslut. Bestämmelsen baseras inte direkt på skyldigheterna enligt förordningen, men den är motiverad eftersom kriterierna för kvarhållande och utvisningsorder är desamma och Transport- och kommunikationsverket alltså i varje händelse ska kvarhålla ett fartyg som för finsk flagg som under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder inte fullgör skyldigheten enligt artikel 24 i förordningen. För undvikande av en onödig administrativ börda kan det bestämmas att fartyget ska kvarhållas direkt med stöd av en annan stats utvisningsorder.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket dessutom omedelbart undanröja ett beslut om kvarhållande när ett dokument om överensstämmelse enligt artikel 24 har utfärdats för fartyget. I det föreslagna momentet föreskrivs också i enlighet med artikel 25.4 i

förordningen att beslutet om kvarhållande inte ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nöd.

Av artikel 25.5 i förordningen följer direkt att Transport- och kommunikationsverket ska anmäla sanktioner mot ett visst fartyg som meddelats med stöd av förordningen till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten genom den databas som avses i artikel 19 i förordningen.

Utöver nekande av tillträde till hamn och kvarhållande innehåller artikel 25.3 också bestämmelser om utvisningsorder. En medlemsstats behöriga myndighet får utfärda en utvisningsorder för ett fartyg som för en annan stats flagg och som upprepade gånger saknar ett dokument om överensstämmelse. Enligt bestämmelsen ska den behöriga myndigheten dessutom underrätta kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten om utvisningsordern via den databas som avses i förordningen. Eftersom bestämmelserna om utvisningsorder är direkt tillämpliga, får Transport- och kommunikationsverket vidta sådana åtgärder utan några nationella bestämmelser.

12 b §. Rätt att utföra inspektioner och få uppgifter om hamnars landströmsförsörjning. I den föreslagna nya 12 b § föreskrivs om rätten för Transport- och kommunikationsverkets att utföra inspektioner och få uppgifter om hamnars landströmsförsörjning. Bestämmelsen behövs för tillsynen över hamnars skyldigheter som gäller landströmsförsörjning enligt den föreslagna nya 7 a kap. 10 §, eftersom det i nuläget inte föreskrivs i lag om rätten för Transport- och kommunikationsverkets att utföra inspektioner och få uppgifter om hamnars landströmsförsörjning. Bestämmelserna i 13 kap. 1 § i den gällande lagen om avgifter, arvoden och kostnadsersättningar tillämpas också på åtgärder enligt den föreslagna nya paragrafen.

I 1 mom. föreskrivs om inspektionsrätt. Enligt momentet har Transport- och kommunikationsverket rätt att få tillträde till ett område, en lokal eller ett annat sådant utrymme till vilket tillträde är behövligt med tanke på den tillsyn av skyldigheter i fråga om tillhandahållande av landströmsförsörjning i hamn som avses i 7 a kap. 10 §, och att där utföra inspektioner och vidta andra åtgärder som tillsynen kräver.

Enligt 2 mom. omfattar inspektionsrätten dock inte utrymmen som används för boende av permanent natur. Avsikten är alltså inte att inspektioner ska kunna utföras i utrymmen som omfattas av hemfriden, eftersom förutsättningarna för att föreskriva om åtgärder av denna omfattning inte uppfylls. Grundlagsutskottet har haft som princip att ingrepp i hemfriden för utredning av föga klandervärda förseelser inte är motiverade av ett tungt vägande behov och därför inte uppfyller proportionalitetskravet beträffande en begränsning av en grundläggande fri- eller rättighet.⁵⁶

Enligt det föreslagna 3 mom. har Transport- och kommunikationsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter som är nödvändiga för skötseln av tillsynsuppgifterna i fråga om skyldigheten att tillhandahålla landströmsförsörjning av de hamninnehavare om vars skyldigheter det föreskrivs i 7 a kap. 10 § eller i Europeiska unionens rättsakter som gäller den verksamhet som avses i den paragrafen.

13 kap. Särskilda bestämmelser.

⁵⁶ T.ex. GrUU 14/2013 rd och de utlåtanden som nämns där.

2 §. Behörighetsvillkor för utsedda inspektörer samt utnämning och kraven på god förvaltning. Det föreslås att till paragrafen som gäller behörighetsvillkor för utsedda inspektörer samt utnämning och kraven på god förvaltning fogas ett nytt 4 mom., i vilket det föreskrivs om rätten för Transport- och kommunikationsverket att på sin webbplats publicera namn samt kontaktuppgifter och verksamhetsområde för inspektörer som utsetts enligt lagen. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska det också framgå av verkets webbplats vilken uppgift inspektören har rätt att sköta. Kontaktuppgifter som får publiceras är t.ex. telefonnummer, e-postadress eller webbplats samt en kommun eller ett landskap som utgör verksamhetsområdet.

Kontaktuppgifter för dessa utnämnda inspektörer som utför offentliga förvaltningsuppgifter har med stöd av samtycke publicerats på Transport- och kommunikationsverkets webbplats för att kunder ska kunna kontakta dem. De senaste tidernas utveckling inom dataskyddslagstiftningen har dock lett till att man inom Transport- och kommunikationsverket ansett att det finns behov av att föreskriva i lag om publiceringen av sådana personers kontaktuppgifter på webbplatsen. Det har föreslagits att en motsvarande bestämmelse fogas till lagen om transportservice (en föreslagen ny 205 a §) i det pågående författningsprojektet Datarymden del 1.⁵⁷

3 §. Straffbestämmelser. Det föreslås att 2 mom. ändras så att handlande i strid med de förbud mot utsläpp av grävatten och mot utsläpp av skrubbvatten och rester från avgasreningssystem med svavelskrubbar som föreslås i denna proposition kriminaliseras som miljöskyddsförseelse i sjöfart. Bestämmelserna föreslås ingå i den nya 6 a-punkten och i den ändrade 8 a-punkten (det föreslås att den straffbestämmelse som berör MRV-förordningen i förändrad form blir en ny 9 a-punkt). Kriminaliseringarna anses behövliga för att säkerställa en effektiv verkställighet av förbudet och för att uppnå en avskräckande effekt. Dessutom är handlande i strid med utsläppsförbud som gäller toalettavfall på Finlands territorialvatten straffbart enligt den 2 mom. 6 punkten i den gällande paragrafen. Straffbestämmelserna baseras på uppsåt eller oaktsamhet. Straffbestämmelserna motsvarar därmed straffbestämmelserna i den gällande paragrafen, som baserar sig på internationella bestämmelser.

Det föreslås att till 2 mom. samtidigt fogas en ny 9 a-punkt, till vilken straffbestämmelsen om åsidosättande av skyldigheterna för företag enligt MRV-förordningen flyttas. Bestämmelsens innehåll kvarstår oförändrat, men för MRV-förordningen används den kortform som anges i 1 kap. 2 § i lagen och en författningstekniskt felaktiga hänvisning till artiklar i MRV-förordningen korrigeras.

Det föreslås att straffbestämmelserna i 10 c punkten i samma moment och i 5 mom. uppdateras med avseende på Hongkongkonventionen. Enligt den gällande 2 mom. 10 c punkten kan den som handlar i strid med skyldigheterna i anslutning till återvinning av fartyg eller förberedelse för återvinning av fartyg enligt artikel 6 i fartygsåtervinningsförordningen för miljöskyddsförseelse i sjöfart dömas till böter. Det föreslås att till i paragrafen föreskrivs om straffbarhet för handlande i strid med de skyldigheter enligt Hongkongkonventionen som gäller nedmontering, som nu föreslås ingå i 8 a kap. 3 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Därmed föreslås det bli straffbart att ett fartyg som nedmonteras i Finland inte har de intyg som förutsätts i 8 a kap. 2 § 1 och 2 mom. eller att fartygsägaren inte uppfyller kraven enligt regel 8 i Hongkongkonventionen. Skyldigheterna gäller fartygsägaren oberoende av fartygets flagg.

I det gällande 5 mom. ingår en straffbestämmelse om försummelse av skyldigheten gällande innehållet i samt upprätthållandet och uppdateringen av en förteckning över farliga material

⁵⁷ Projektportalen, Uppdatering av informationsregleringen om trafik och logistik, datarymden del 1, LVM054:00/2023 (<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM054:00/2023>, hämtat 13.8.2024).

enligt artiklarna 5 och 12 i fartygsåtervinningsförordningen. Det föreslås att till bestämmelsen fogas hänvisningar till förteckningen över farliga ämnen för fartyg i inrikes fart, om vilken det föreskrivs i den föreslagna 8 a kap. 4 §, och till de intyg som förutsätts i Hongkongkonventionen, om vilka det föreskrivs i de föreslagna 8 a kap. 2 § 1 och 2 mom. För miljöskyddsförseelse i sjöfart döms därmed även en ägare till ett fartyg i inrikes fart, som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att ha en förteckning över farliga material enligt fartygsåtervinningsförordningen och en ägare till ett finskt fartyg som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar de skyldigheter enligt Hongkongkonventionen som gäller inventeringsintyg avseende farliga material eller återvinningsintyg.

7 §. Begäran om omprövning. Det föreslås att till 1 mom. som gäller begäran om omprövning av beslut enligt lagen fogas en ny 3 punkt, enligt vilken omprövning av beslut som gäller påförande av påföljdsavgifter för åsidosättande av skyldigheter som gäller avgift på grund av växthusgasintensitet och avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, om vilka det föreskrivs i 7 b kap., får sökas Transport- och kommunikationsverket. Samtidigt ändras momentets struktur något av lagtekniska skäl, och en onödig hänvisning till förvaltningslagen stryks. Dessutom föreslås i 2 mom. en ändring för att säkerställa att det också är möjligt att söka ändring i dessa beslut. Till paragrafen fogas också ett nytt 4 mom., i vilket det nämns i informativt syfte att på omprövningsförfarandet i övrigt tillämpas vad som föreskrivs i förvaltningslagen.

8 §. Ändringssökande. Det föreslås att hänvisningen till 12 kap. 16 § i stryks i 1 mom. Hänvisningen behöver strykas för att bestämmelserna om sökande av ändring i vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande i 12 kap. 16 § ska vara enhetliga med 24 § 2 mom. om ändringssökande i den gällande viteslagen (113/990).

Av de gällande bestämmelserna i miljöskyddslagen för sjöfarten följer att viteslagen i regel tillämpas på ärenden som gäller vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande. Enligt 24 § 2 mom. i viteslagen tillämpas vid sökande av ändring i ett beslut som gäller föreläggande av vite eller föreläggande av hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande vad som föreskrivs om sökande av ändring i ett beslut som gäller huvudförpliktelsen. I övrigt ändras paragrafen inte.

9 §. Verkställighet av beslut. I 1 mom. föreslås en precisering, enligt vilken behandling av en begäran om omprövning eller ändringssökande inte förhindrar verkställighet av ett beslut *som meddelats med stöd av denna lag*. Samtidigt föreslås att 2 mom., som innehåller en informativ hänvisning till 3 kap. 15 § som gäller verkställighet av beslut om betalning av oljeutsläppsavgift, stryks eftersom det också föreslås att den paragrafen upphävs.

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

2 §. Definitioner. Det föreslås att definitionen av MARPOL 73/78-konventionen ändras så att preciseringsordet "73/78" stryks, eftersom det inte ger något rättsligt mervärde och den inte längre är i särskilt allmänt bruk. Avsikten är att göra lagtexten mer lättläst. Ändringen motsvarar den ändring som 2021 gjordes i miljöskyddslagen för sjöfarten. Definitionen motsvarar också termen MARPOL Convention, som är i allmänt bruk på engelska. Definitionens innehåll ändras inte. Det föreslås att hänvisningarna till konventionen i andra paragrafer i lagen ändras så att de motsvarar den uppdaterade definitionen.

Dessutom föreslås det att till paragrafen fogas en ny 13 c-punkt, där Hongkongkonventionen definieras på motsvarande sätt som konventionen definieras i miljöskyddslagen för sjöfarten.

Definitionen behövs, eftersom det föreslås att bestämmelser om besiktning enligt Hongkongkonventionen ska ingå i lagen. Definitionen placeras efter definitionen av stabilitetsdirektivet i paragrafen.

37 §. Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater. Det föreslås att 1 mom. ändras så att Transport- och kommunikationsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i Hongkongkonventionen utför någon annan än en första besiktning. I paragrafen tas också in bestämmelser om att certifikat får beviljas på basis av besiktningen, och om att de ska vara likvärdiga med i 6 kap. avsedda besiktningar och certifikat.

Ändringarna baseras på regel 12 i Hongkongkonventionen, där det föreskrivs om besiktningar som en annan konventionsstat utför och om utfärdande eller godkännande av dess intyg. Det är allmänt att godkända klassificeringssällskap utför en stor del av besiktningarna och beviljar intyg. Klassificeringssällskapen har global verksamhet, och i praktiken är det ganska sällsynt att en annan konventionsstat ombeds utföra en besiktning.

38 §. Utsedda besiktningsmän. Det föreslås att till 38 § som gäller utsedda besiktningsmän fogas ett nytt 7 mom., där det föreskrivs om ätten för Transport- och kommunikationsverket att på sin webbplats publicera namn samt kontaktuppgifter och verksamhetsområde för besiktningsmän som utsetts enligt lagen. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska det också framgå av verkets webbplats vilken uppgift besiktningsmannen har rätt att sköta. Kontaktuppgifter som får publiceras är t.ex. telefonnummer, e-postadress eller webbplats samt en kommun eller ett landskap som utgör verksamhetsområdet.

Kontaktuppgifter för dessa utnämnda besiktningsmän som utför offentliga förvaltningsuppgifter har med stöd av samtycke publicerats på Transport- och kommunikationsverkets webbplats för att kunder ska kunna kontakta dem. De senaste tidernas utveckling inom dataskyddslagstiftningen har dock lett till att man inom Transport- och kommunikationsverket ansett att det finns behov av att föreskriva i lag om publiceringen av sådana personers kontaktuppgifter på webbplatsen. Det har föreslagits att en motsvarande bestämmelse fogas till lagen om transportservice i det pågående författningsprojektet Datarymden del 1. I denna proposition föreslås en motsvarande ändring i 65 § i denna lag som gäller utsedda skeppsmätare och i 13 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten som gäller utsedda inspektörer.⁵⁸

53 §. Besiktningar för att förhindra förorening av miljön. Det föreslås att hänvisningar till Hongkongkonventionen fogas till paragrafen som gäller krav på besiktning av fartyg för att förhindra förorening av miljön. Därigenom säkerställs det att finska fartyg besiktas enligt Hongkongkonventionen, vilket förutsätts i regel 10 i bilagan till konventionen. Dessutom föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska få meddela närmare bestämmelser om utförandet av besiktningarna, såsom om vad som ska kontrolleras vid olika slags besiktningar.

Samtidigt föreslås det att hänvisningarna till MARPOL-konventionen ändras till den form som föreslås i 2 §.

57 §. Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat. Det föreslås att bemyndigandet att utfärda förordning i 2 mom. kompletteras så att det också gäller besiktningar enligt Hongkongkonventionen. Det innebär att Transport- och kommunikationsverket får

⁵⁸ Projektportalen, Uppdatering av informationsregleringen om trafik och logistik, datarymden del 1, LVM054:00/2023 (<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM054:00/2023>, hämtat 13.8.2024).

meddela föreskrifter också om besiktningshandlingar och certifikat som gäller besiktningar enligt Hongkongkonventionen samt om hur länge de är giltiga.

Samtidigt föreslås det att hänvisningarna till MARPOL-konventionen ändras till den form som föreslås i 2 §.

65 §. Utsedda skeppsmätare. Det föreslås att till 65 § som gäller utsedda skeppsmätare fogas ett nytt 7 mom., där det föreskrivs om ätten för Transport- och kommunikationsverket att på sin webbplats publicera namn samt kontaktuppgifter och verksamhetsområde för skeppsmätare som utsetts enligt lagen. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska det också framgå av verkets webbplats vilken uppgift besiktningssmannen har rätt att sköta. Kontaktuppgifter som får publiceras är t.ex. telefonnummer, e-postadress eller webbplats samt en kommun eller ett landskap som utgör verksamhetsområdet. Ändringen motsvarar de ändringar som föreslås i 38 § i samma lag och i 13 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

8.8 Lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

1 kap. Allmänna bestämmelser.

2 §. Definitioner. Det föreslås att 5 punkten i den gällande paragrafen ändra, i vilken de internationella konventioner förtecknas till vilka det hänvisas i lagen. Punkten kvarstår i huvudsak oförändrad, men det föreslås att definitionen av MARPOL 73/78-konventionen i 5 punkten underpunkt b ändras så att preciseringen "73/78" stryks i enlighet med den ändring som redan tidigare gjorts i miljöskyddslagen för sjöfarten. Preciseringen ger inget rättsligt mervärde, och den är inte längre i särskilt allmänt bruk. Det föreslås också att definitionen preciseras så att det hänvisas till protokollet av år 1978 till 1973 års konvention jämte ändringar. Samtidigt föreslås att 5 punkten fogas nya underpunkter m och n med definitioner av barlastvattenkonventionen och Hongkongkonventionen. Definitionerna motsvarar definitionerna i miljöskyddslagen för sjöfarten. Definitionerna placeras som de sista underpunkterna i 5 punkten, där termen internationella definitioner definieras. Enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten utförs hamnstatskontroller av fartyg som anländer till finska hamnar från utlandet, och vid dem kontrolleras det att fartygen motsvarar de internationella konventioner Finland godkänt. Att definitionen fogas till lagen innebär att Transport- och kommunikationsverket vid hamnkontroller ska säkerställa att fartyget också har de dokument som förutsätts i barlastvattenkonventionen och i Hongkongkonventionen. Att Hongkongkonventionen nämns är motiverat med tanke på verkställigheten av konventionen. Inspektioner enligt barlastvattenkonventionen behövs också för att säkerställa en effektiv verkställighet av konventionen. Ändringen genomfördes inte i samband med att barlastvattenkonventionen sattes i kraft. Till 5 punkten fogas en ny underpunkt o, i vilken det hänvisas till 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen, den så kallade HNS-konventionen. Ett tillägg till punkten som gäller HNS-konventionen godkändes redan i lag 1403/2019 (dåvarande underpunkt o), men lagändringen har inte satts i kraft eftersom HNS-konventionen inte ännu har trätt i kraft internationellt. Därför bör HNS-konventionen behandlas som en ny underpunkt o i 5 punkten, efter hänvisningarna till barlastvattenkonventionen och Hongkongkonventionen. Därför föreslås det också i denna proposition att lag 1403/2019 upphävs (se lagförslag 9).

11 §. Inspektion eller undersökning av fartyg. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 4 mom., genom vilket skyldigheten enligt artikel 10 i Hongkongkonventionen genomförs för Finland som flaggstat att på en annan konventionsstats anmälan undersöka om ett fartyg har åsidosatt någon skyldighet enligt konventionen. Dessutom ska Transport- och

kommunikationsverket underrätta den avtalslutande part som rapporterat den påstådda överträdelsen i enlighet med Hongkongkonventionen om de åtgärder som har vidtagits med anledning av den påstådda överträdelsen.

8.9 Lag om upphävande av en lag om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

Som konstateras ovan i samband med lagförslag 8, behöver lagen om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (1403/2019) upphävas, eftersom ändringar bör göras i ett sådant avsnitt av lagen om fartygssäkerheten som inte ännu trätt i kraft. Nu föreslås det att dessa ändringar sammanförs i den föreslagna lagen om ändring av lagen om fartygssäkerheten.

I 1 § i lagen om upphävande föreslås ingå en normal bestämmelse om upphävande, där det hänvisas till den lag som nämns ovan. Enligt 2 § ska lagen träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. På så sätt kan lagen om upphävande sättas i kraft samtidigt som de föreslagna ändringarna i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

8.10 Lag om ändring av avfallslagen

108 §. Internationell avfallstransport och transport av fartyg för nedmontering. Det föreslås att till 2 mom. fogas en formulering om att bestämmelser om transport av fartyg för nedmontering utöver EU:s fartygsåtervinningsförordning också finns i 2009 års Hongkongkonvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning. Konventionen kallas allmänt Hongkongkonventionen.

108 a §. Myndigheternas uppgifter vid genomförande av fartygsåtervinningsförordningen och Hongkongkonventionen. I paragrafen föreslås behövliga ändringar som gäller myndighetsuppgifter enligt Hongkongkonventionen. Dessutom föreslås mindre ändringar i paragrafen i fråga om myndighetsuppgifter enligt EU:s fartygsåtervinningsförordning. Paragrafen ändras i sin helhet, och dessutom nämns Hongkongkonventionen i rubriken.

I 1 mom. föreskrivs det att regionförvaltningsverket är behörig myndighet både enligt EU:s fartygsåtervinningsförordning och enligt Hongkongkonventionen och att det beviljas auktorisering för nedmonteringsanläggningar för fartyg som ansöker om auktorisering enligt konventionen. Bestämmelser om en konventionsstats skyldighet att bevilja auktorisering finns i artikel 6 i konventionen och i regel 16 i bilagan. Närmare bestämmelser om villkor för beviljande av tillstånd föreslås ingå i 221 a § i miljöskyddslagen. Till de behöriga myndigheterna enligt paragrafen fogas också den närings- trafik- och miljöcentral som utövar tillsyn över anläggningen som beviljats auktorisering enligt förordningen eller konventionen. I de författningarna avses med behörig myndighet en myndighet som ansvarar för alla åtgärder som berör nedmonteringsanläggningar för fartyg, vilket innebär att också tillsynsmyndigheten är en behörig myndighet.

Det föreslås att det nuvarande 2 mom. flyttas till den nya 108 b §, där det föreskrivs närmare om fartygsåtervinningsplanen. Paragrafens nuvarande 3 mom. blir 2 mom. Det föreslås att Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland ersätter Finlands miljöcentral som den ena myndigheten enligt paragrafen, som ska samarbeta med Transport- och kommunikationsverket för att förhindra kringgående och åsidosättande av fartygsåtervinningsförordningen. I momentet föreskrivs om skyldigheten för Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland att följa genomförandet av fartygsåtervinningsplanen i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Samarbete kan behövas t.ex. i situationer när det är känt att ett fartyg är klart för nedmontering och en fartygsåtervinningsplan eventuellt har utarbetats för det. Det kan då behöva säkerställas att ett nedmonteringsklart fartyg

inte lämnas till en nedmonteringsanläggning som inte ingår i EU:s förteckning över godkända anläggningar. Övervakningen av verkställigheten av fartygsåtervinningsförordningen ankommer i nuläget på Finlands miljöcentral. Finlands miljöcentral är behörig myndighet i fråga om internationella avfallstransporter. Den har dock inga myndighetsuppgifter som berör nedmonteringsanläggningar för fartyg eller fartyg i sig. Tillstånd för nedmonteringsanläggningar för fartyg beviljas av regionförvaltningsverket, och tillståndet övervakas av NTM-centralen. Det föreslås att tillsynsuppgiften ska skötas av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, men avsikten är att överföra uppgiften på ett nytt ämbetsverk som inrättas i samband med den kommande reformen av regionförvaltningen.

Det föreslås att Finlands miljöcentral ska behålla uppgiften som sakkunnigmyndighet enligt det gällande 4 mom. när det är meningen att ett fartyg ska transporteras för nedmontering till en i artikel 15 i fartygsåtervinningsförordningen avsedd fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland. Det föreslås att momentet blir 3 mom. Transport av nedmonteringsklara fartyg till utlandet har beröringspunkter med internationella avfallstransporter, som övervakas av Finlands miljöcentral.

108 b §. Fartygsåtervinningsplan och förhandsmeddelanden om överföring och nedmontering av fartyg. Det föreslås att till avfallslagen fogas en ny paragraf, i vilken det föreskrivs om den fartygsåtervinningsplan som förutsätts i Hongkongkonventionen, och som ska utarbetas och sändas till myndigheterna innan ett fartyg nedmonteras. EU:s fartygsåtervinningsförordning förutsätter att en fartygsåtervinningsplan utarbetas för fartyg som för EU:s medlemsstaters flagg innan de nedmonteras. Ett nytt krav för fartygen föreslås vara att de också ska ha en fartygsåtervinningsplan enligt regel 9 i Hongkongkonventionen. En plan enligt konventionen krävs inte enbart för fartyg som för EU:s medlemsstaters flagg, utan också för fartyg som för en tredje stats flagg och som importeras till Finland för nedmontering. Fartygsåtervinningsplanen ska sändas till det behöriga regionförvaltningsverket för godkännande minst 45 dygn innan anläggningen tar emot fartyget. Det behöriga regionförvaltningsverket är det på vars verksamhetsområde nedmonteringsanläggningen för fartyg finns. Planen ska utarbetas på finska eller svenska. Planen ska översättas till engelska, franska eller spanska om administrationen i fartygets flaggstat kräver det. Kravet på översättning baseras på regel 9.2 i bilagan till konventionen. Enligt konventionen ankommer det på fartygsåtervinningsanläggningen att låta göra en översättning. Utöver planen ska fartygsåtervinningsanläggningen till regionförvaltningsverket meddela de uppgifter som avses i regel 24.2 i bilagan till Hongkongkonventionen. I den regeln förutsätts uppgifter bl.a. om fartyget och dess flaggstat, om fartygsägaren och om förteckningen över farliga material.

Enligt 2 mom. ska regionförvaltningsverket inom tre dygn meddela fartygsåtervinningsanläggningen, fartygets ägare och Transport- och kommunikationsverket om att det har mottagit fartygsåtervinningsplanen. Regionförvaltningsverket godkänner en i fartygsåtervinningsförordningen och i regel 9 i bilagan till Hongkongkonventionen avsedd fartygsåtervinningsplan och meddelar fartygsåtervinningsanläggningen ett skriftligt beslut om godkännandet. Ett motsvarande skriftligt beslut om godkännande ska göras för en fartygsåtervinningsplan enligt fartygsåtervinningsförordningen. Avsikten är att en fartygsåtervinningsplan enligt EU-förordningen och enligt konventionen ska kunna godkännas genom ett och samma beslut. Enligt konventionen kan beslutet också fattas i tyst förfarande, men det föreslås att endast skriftligt förfarande ska tillämpas i Finland eftersom ett tyst godkännande är främmande för Finlands rättssystem. Ett skriftligt förfarande är lämpligare också av den orsaken, att ett skriftligt beslut måste motiveras och till det kan fogas en besväransvisning.

Regionförvaltningsverket ska dessutom sända för kännedom ett beslut om en fartygsåtervinningsplan till fartygsägaren, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, den berörda närings-, trafik- och miljöcentralen, Transport- och kommunikationsverket och Finlands miljöcentral. Bestämmelsen behövs för att säkerställa informationsgången mellan myndigheterna. Att fartygsåtervinningsplanen ska sändas till fartygsägaren och administrationen, det vill säga Transport- och kommunikationsverket, baseras på regel 9.4 i bilagan till Hongkongkonventionen. NTM-centralen i Egentliga Finland behöver planen för sin tillsynsuppgift och den berörda NTM-centralen för sin tillsyn.

Enligt 3 mom. ska fartygsåtervinningsanläggningen också meddela regionförvaltningsverket och närings-, trafik- och miljöcentralen den planerade starten av nedmonteringen i enlighet med regel 24.3 i bilagan till konventionen. Den anmälan ska göras efter att Transport- och kommunikationsverket har utfärdat ett internationellt återvinningsintyg för fartyget enligt 8 a kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Anmälan ska också innehålla en kopia av det internationella återvinningsintyget. I regel 24 i konventionen förutsätts det dessutom att anmälan upprättas enligt formatet i tillägg 7.

I 4 mom. ingår ett bemyndigande att utfärda förordning. Närmare bestämmelser om innehållet i den fartygsåtervinningsplan och de meddelanden som avses paragrafen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

108 c §. Meddelande om slutförande av nedmontering av fartyg. Den föreslagna paragrafen är ny. Enligt 1 mom. ska fartygsåtervinningsanläggningen upprätta ett intyg om slutförd nedmontering när ett fartyg helt eller delvis har nedmonterats i enlighet med kraven i fartygsåtervinningsplanen och konventionen. Bestämmelsen grundar sig på regel 25 i bilagan till konventionen, enligt vilken fartygsåtervinningsanläggningen inom 14 dygn ska lämna ett meddelande om att fartygsåtervinningen slutförts till det berörda regionförvaltningsverket och till den berörda närings-, trafik- och miljöcentralen. Meddelandet ska göras enligt det formulär som ingår i tillägg 7 till konventionen, och det ska rapporteras om eventuella tillbud och olyckor som har orsakat skada för människors hälsa eller miljön.

Enligt regel 25 i bilagan till konventionen ska den behöriga myndigheten dessutom skicka en kopia av intyget om slutförd återvinning till den administration som utfärdat det internationella återvinningsintyget för fartyget, i detta fall till Transport- och kommunikationsverket.

I 3 mom. finns ett bemyndigande att utfärda förordning. Det föreslås att närmare bestämmelser om innehållet i det meddelande som avses i paragrafen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

147 §. Straffbestämmelser. I 2 mom. finns bötesbelagda straffbestämmelser som kompletterar strafflagen. Enligt punkt 24 i momentet är det straffbart att uppsåtligt eller av oaktsamhet bryta mot skyldigheten enligt fartygsåtervinningsförordningen att utarbeta en fartygsåtervinningsplan för fartyget. Det föreslås att punkten kompletteras så att också brott mot skyldigheten enligt Hongkongkonventionen att utarbeta en fartygsåtervinningsplan nämns. Vidare föreslås det att till 2 mom. fogas en ny 25 punkt, enligt vilken försummelse av skyldigheten att anmäla att fartygsåtervinningen slutförts enligt 108 c § är straffbar. Konventionen förutsätter att åsidosättande av kraven enligt konventionen förbjuds nationellt och att påföljderna är adekvata. De gärningar för vilka det föreskrivs straff är i fråga om klandervärdhet jämförbara med de andra gärningar och försummelse om vilka det föreskrivs i bestämmelsen. Av lagtekniska skäl föreslås det också att 2 mom. 23 punkten ändras så att den inte slutar med ordet ”eller”.

8.11 Lag om ändring av 169 och 221 § i miljöskyddslagen

169 §. *Inspektion vid olyckor, olägenheter och överträdelser.* I paragrafen föreskrivs det om tillsynsmyndighetens skyldighet att vidta en inspektion, om det på grund av en olycka, en anmälan om olägenhet, bristande efterlevnad av tillståndet eller beslutet med anledning av anmälan eller av någon annan orsak finns skäl att anta att verksamheten medför olägenhet för hälsan eller annan betydande förorening av miljön eller risk för sådan. I artikel 9 och 10 i Hongkongkonventionen föreskrivs det om inspektion av fartygsåtervinningsanläggningar, om en konventionsstat mottar en begäran om inspektion eller en anmälan om överträdelse från en annan konventionsstat. Den gällande bestämmelsen omfattar inspektionsskyldigheten när myndigheten mottar en sådan begäran om inspektion eller anmälan från en annan konventionsstat i Hongkongkonventionen.

I 2 mom. föreslås en definition av Hongkongkonventionen, eftersom det också hänvisas till den i samband med ändringen av den föreslagna 221 a §. Till momentet fogas en skyldighet för tillsynsmyndigheten att lämna vissa uppgifter till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, om tillsynsmyndigheten företar sådana inspektioner som avses i artikel 9 eller 10 i konventionen eller om en anläggning inte iakttar kraven enligt konventionen. I momentet nämns det för tydlighetens skull att skyldigheten att lämna uppgifter också gäller arbetarskyddsmyndigheten, om en anmälan från en annan part eller ett eventuellt brott mot konventionen gäller krav på arbetarskydd. De myndigheterna ska trots sekretessbestämmelserna som gäller affärshemligheter lämna de uppgifter om övervakning, åtgärder som vidtagits med anledning av övervakningen samt åsidosättande av konventionen som förutsätts i konventionen till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland. Uppgifterna behövs för rapporteringen till IMO.

Skyldigheterna att underrätta IMO om fartygsåtervinningsanläggningar har samlats i artikel 12 i konventionen. Anmälningsskyldigheterna gäller inspektioner vid en fartygsåtervinningsanläggning enligt artikel 9.4 på basis av en begäran om inspektion som mottagits av en annan konventionsstat samt sådana fall som avses i artikel 10.2. Om det är fråga om en inspektion enligt artikel 9.4 i konventionen, ska en rapport upprättas över inspektionen och den ska skickas till den konventionsstat som begärde inspektionen samt till IMO. Om det är fråga om en sådan överträdelse som avses i artikel 10.2 i konventionen, om vilken myndigheten mottar en anmälan från en annan konventionsstat, ska tillsynsmyndigheten undersöka saken och underrätta om de åtgärder som vidtagits. IMO ska också informeras om skälen till att åtgärderna inte vidtas inom ett år från att konventionsstaten mottagit informationen om den påstådda överträdelser. Enligt den föreslagna bestämmelsen ska Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland trots sekretessbestämmelserna underrättas om rapporten och åtgärderna, och den ska vidarebefordra uppgifterna till IMO. Skyldigheten att underrätta IMO gäller också andra brott mot konventionen än de som anmäls av en annan fördragsslutande part. Sådana är t.ex. brott mot skyldigheterna enligt konventionen som konstaterats vid en fartygsåtervinningsanläggning, om vilka tillsynsmyndigheten har fattat ett lagakraftvunnet beslut eller som har lett till ett straffrättsligt förfarande. Bestämmelsen innebär en beredskap för en situation när det i Finland också finns andra nedmonteringsanläggningar för fartyg än den som i nuläget finns inom verksamhetsområdet för NTM-centralen i Egentliga Finland. NTM-centralen i Egentliga Finland ska också rapportera till IMO om eventuella arbetarskyddsbrott vid fartygsåtervinningsanläggningar samt om åtgärder som vidtagits med anledning av dem. Rapporteringen till IMO sker på engelska, och därför ska uppgifterna enligt bestämmelsen lämnas till NTM-centralen i Egentliga Finland på engelska.

Tillsynsmyndigheten och arbetarskyddsmyndigheten ska också underrätta Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland om brott mot fartygsåtervinningsförordningen som

konstaterats vid en fartygsåtervinningsanläggning, för att den ska kunna rapportera dem till kommissionen i enlighet med artikel 21 i fartygsåtervinningsförordningen. Enligt den artikeln ska det vart tredje år rapporteras till kommissionen om eventuella lagstridigheter gällande fartygsåtervinning och om vilka åtgärder som vidtagits med anledning av dem. NTM-centralen i Egentliga Finland sammanställer Finlands uppgifter och sänder dem till kommissionen i samband med rapporten vart tredje år. En eventuell lagstridig handling kan också inträffa vid ett sådant reparationsvarv som inte har ett nödvändigt tillstånd enligt förordningen, och därför föreslås att det i bestämmelsen tas in en skyldighet för tillsynsmyndigheten att underrätta NTM-centralen i Egentliga Finland om åtgärderna. Transport- och kommunikationsverket lämnar uppgifterna om fartygen till kommissionen i enlighet med 8 a kap. 5 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

221 a §. Särskilda bestämmelser om nedmontering av fartyg. I bestämmelsen föreskrivs om beviljande av auktorisering för nedmonteringsanläggningar för fartyg där sådana fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fartygsåtervinningsförordningen nedmonteras, om det utlåtande som ska begäras av arbetarskyddsmyndigheten i samband med beviljandet av auktorisering samt om kravet att återkalla ett tillstånd för fartygsåtervinning om arbetarskyddsmyndigheten anser att kraven i fråga om arbetarskydd inte längre uppfylls. En auktorisering för en fartygsåtervinningsanläggning enligt fartygsåtervinningsförordningen utgör en del av ett miljötillstånd.

Det föreslås att i 1 och 2 mom. tas in krav för beviljande och återkallande av auktorisering för fartygsåtervinning enligt Hongkongkonventionen. Om ett reparationsvarv i Finland vars miljötillstånd omfattar bedrivande av fartygsåtervinning enligt fartygsåtervinningsförordningen avser att nedmontera fartyg som omfattas av förordningens tillämpningsområde, ska dess miljötillstånd uppdateras så att det också omfattar nedmontering av fartyg som hör till tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen. Det är möjligt att ansöka om ändring av miljötillståndet med stöd av 89 § i miljöskyddslagen, och då behandlas tillståndet med stöd av 6 mom. i den paragrafen i ett lättare förfarande enligt 96 §.

Det föreskrivs om krav på fartygsåtervinningsanläggningar i regel 16–23 i bilagan till Hongkongkonventionen. Reglernas innehåll beskrivs närmare i avsnitt 7.1 i denna proposition. En fartygsåtervinningsanläggning ska bl.a. ha en plan för fartygsåtervinningsanläggningen och processer som förhindrar skadlig inverkan på människors hälsa och miljön. Vid nedmontering av fartyg ska den behandla farliga material på behörigt sätt, se till att avfall som uppkommer vid nedmonteringen behandlas på behörigt sätt samt lämna avfallet för behandling till en avfallshanteringsanläggning som har tillstånd. Anläggningen får endast nedmontera sådana fartyg som iakttar och uppfyller kraven enligt konventionen. Regel 17 och 19–23 i bilagan till Hongkongkonventionen innehåller också krav på arbetarskyddet. Enligt 2 mom. ska ett utlåtande begäras av arbetarskyddsmyndigheten om att anläggningens uppfyller kraven på arbetarskydd enligt konventionen. De aktuella reglerna beskrivs närmare i avsnitt 7.1 i denna proposition. Det föreslås att kravet att arbetarskyddsmyndigheten ska förordna att auktorisering beviljas stryks som obehövligt. Om arbetarskyddsmyndigheten anser att kraven på arbetarskyddet inte längre uppfylls, ska en auktorisering att bedriva fartygsåtervinning återkallas. Att en auktorisering att bedriva fartygsåtervinning enligt fartygsåtervinningsförordningen eller Hongkongkonventionen återkallas innebär dock inte att hela miljötillståndet återkallas. Auktoriseringen kan också återkallas om de villkor som föreskrivs i 93 § uppfylls.

Enligt det föreslagna nya 3 mom. beviljas en auktorisering för en anläggning att bedriva fartygsåtervinning enligt Hongkongkonventionen kan beviljas för högst fem år åt gången. Om auktorisering beviljas ska miljötillståndet för anläggningen förenas med en auktorisering enligt

formuläret i tillägg 5 till Hongkongkonventionen på finska och engelska. Kraven baseras på regel 16.4 och 16.5 i bilagan till konventionen.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 4 mom., enligt vilket regionförvaltningsverket ska informera Europeiska kommissionen om tillstånd som beviljats fartygsåtervinningsanläggningar och om ändringar i tillstånd. Uppgifterna om tillståndet ska också lämnas till miljöministeriet. Hittills har miljöministeriet lämnat uppgifterna till kommissionen, men regionförvaltningsverket som är den myndighet som beviljar tillstånd har mer aktuella uppgifter om eventuella ändringar i tillstånd. Anmälningsskyldigheten baseras på artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen. Nya anmälningsskyldigheter för myndigheterna följer också av Hongkongkonventionen. Enligt artikel 12.1 i konventionen ska till IMO rapporteras information om fartygsåtervinningsanläggningar som är auktoriserade enligt konventionen. Enligt artikel 7 i konventionen ska IMO på begäran förses med de uppgifter som legat till grund för auktoriseringen. Informationen ska på begäran lämnas också till en annan konventionsstat som begärt dem. Uppgifterna ska lämnas till IMO på engelska.

8.12 Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

Det föreslås att lagen om verkställighet av böter ändras så att de påföljder enligt 7 b kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten som baseras på förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Därför föreslås det att 1 § 2 mom. 1 punkten, enligt vilken en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten verkställs på det sätt som föreskrivs i lagen, kompletteras med en hänvisning till den avgift på grund av växthusgasintensitet som avses i 7 b kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten och den avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning som avses i 7 kap. 2 § i samma lag.

9 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Blankettförordningar behöver utfärdas för att sätta i kraft de bestämmelser i Hongkongkonventionen och den omarbetade bilaga VI till MARPOL-konventionen samt de ändringar som gjorts i bilaga I och IV som inte hör till området för lagstiftningen.

I de föreslagna 108 b och 108 c § i avfallslagen föreslås ingå nya bemyndiganden att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om innehållet i anmälningar enligt Hongkongkonventionen som ska sändas till olika instanser i olika skeden när ett fartyg tas emot och nedmonteras, samt om fartygsåtervinningsplanens innehåll. De behövliga bestämmelserna tas in i statsrådets förordning om avfall.

I fartygssäkerhetslagen föreslås ingå ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om besiktningar enligt Hongkongkonventionen. Bemyndigandet att meddela föreskrifter motsvarar bemyndigandena att meddela föreskrifter om besiktningar, om detaljer och om de dokument som beviljas fartyg enligt IMO:s övriga internationella konventioner.

I kommunikationsministeriets förordning om ändring av bilagan till kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport ska de avgifter beaktas som tas ut för dokument enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och Hongkongkonventionen.

10 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter träder i kraft den 1 januari 2025.

Ändringarna i 5 kap. 1 § i miljöskyddslagen som gäller förbud mot utsläpp av behandlat toalettavfall och 7 kap. 9 b § 1 mom. i samma lag som gäller förbud mot utsläpp av orenat tvättvatten föreslås träda i kraft den 1 juli 2025. Det föreslås att 7 kap. 9 b § 2 mom., som gäller förbud mot utsläpp från svavelskrubbar med slutet kretslopp, dvs. utsläpp av skrubbvatten från svavelskrubbar och rester som avskilts från skrubbvattnet, föreslås träda i kraft den 1 januari 2029. Därmed träder förbuden mot utsläpp från svavelskrubbar i kraft samtidigt som i Sverige och Danmark.

Ändringarna i 5 kap. 1 b § och 2 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten, som gäller förbud mot utsläpp av grävatten och undantag från det, föreslås träda i kraft den 1 januari 2030 för att fartygen och hamnarna ska hinna förbereda sig på de kommande förbuden. Den 1 januari 2030 föreslås också 7 b kap. 2 § i miljöskyddslagen träda i kraft, i vilken det på det sätt som förutsätts i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport föreskrivs om avgifter som ska påföras vid försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning, eftersom skyldigheterna enligt artikel 6 i den förordningen ska tillämpas tidigast från och med den 1 januari 2030.

Dessutom föreslås att på ett ärende som gäller vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande som är anhängigt enligt 12 kap. 16 § i miljöskyddslagen för sjöfarten vid ikraftträdandet av denna lag ska tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. I den föreslagna övergångsbestämmelsen klargörs att ärenden som gäller vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande som är anhängiga innan den ändring av 13 kap. 8 § 1 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten som föreslås i denna proposition träder i kraft ska slutföras enligt de bestämmelser som gäller när de föreslagna ändringarna träder i kraft.

Avsikten är att blankettlagen om sättande i kraft av Hongkongkonventionen och lagarna om ändring av 8 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten samt lagarna om ändring av miljöskyddslagen, avfallslagen, fartygssäkerhetslagen och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ska träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Avsikten är att de ska träda i kraft den 26 juni 2025, när Hongkongkonventionen träder i kraft internationellt. Avsikten är att också de ändringar i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten som han anknnytning till Hongkongkonventionen och lagen om upphävande av den tidigare lagen om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ska träda i kraft då. Det föreslås att det föreskrivs genom förordning av statsrådet om när ändringarna i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten träder i kraft, eftersom avsikten är att den bestämmelse där det hänvisas till HNS-konventionen ska träda i kraft när konventionen sätts i kraft för Finlands del.

Avsikten är att lagarna om sättande i kraft av MARPOL-konventionen och Londonprotokollet samt de paragrafer i 5 och 7 a kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten som har samband med den omarbetade bilaga VI till MARPOL-konventionen ska träda i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet, eftersom det i fråga om tidpunkten för ikraftträdandet bör beaktas när republikens president stadfäster lagarna och när det är möjligt att meddela IMO:s generalsekreterare att Finland har godkänt ändringarna. Utgångspunkten är att lagarna om sättande i kraft samt ändringarna i 5 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten och 7 a kap. 1–8 och 12 § i samma lag ska träda i kraft den 1 januari 2025.

11 Bifall av Ålands lagting

Enligt 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland behövs lagtingets bifall till en författning om sättande i kraft av ett internationellt fördrag om fördraget innehåller en bestämmelse i en fråga om faller inom landskapets behörighet.

Hongkongkonventionen

Hongkongkonventionen innehåller både bestämmelser som enligt självstyrelselagen för Åland hör till landskapets lagstiftningsbehörighet och bestämmelser som hör till rikets lagstiftningsbehörighet. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland faller handelssjöfarten och farlederna för handelssjöfarten inom rikets lagstiftningsbehörighet. De bestämmelser i konventionen som gäller handelsfartyg hör därmed till rikets lagstiftningsbehörighet. Riket har också lagstiftningsbehörighet i ärenden som gäller arbetsrätt, och arbetarskyddsrätten har vanligen ansetts höra till den.

Enligt 18 § 10 punkten i självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt. De bestämmelser i konventionen som berör verksamheten vid nedmonteringsanläggningar för fartyg kan anses utgöra sådana bestämmelser om miljövård som avses i 18 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland. Enligt 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland måste därför Ålands lagtings bifall fås för att konventionen ska kunna sättas i kraft.

Ändringar i MARPOL-konventionen

Merparten av de bestämmelser i bilaga VI till MARPOL-konventionen som omarbetats genom resolution MEPC.328(76) berör handelssjöfarten, och hör därmed till rikets lagstiftningsbehörighet. Regel 17 i bilagan innehåller bestämmelser om mottagningsanordningar i hamnarna, vilka i sin tur gäller ärenden som hör till miljöskyddet, och därför hör de till landskapets lagstiftningsbehörighet. Till miljöskyddsområdet hör också bestämmelserna om förbättring av energieffektiviteten och minskning av luftutsläppen i sjötransport. Eftersom den omarbetade bilaga VI till MARPOL-konventionen innehåller bestämmelser som delvis hör till landskapets lagstiftningsbehörighet, måste Ålands lagtings bifall enligt 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland fås för att lagen om sättande i kraft av dem ska träda i kraft.

De ändringar i bilagan till MARPOL-konventionen som gjordes i resolution MEPC.330(76) och MEPC.360(79) som hör till Finlands behörighet gäller handelssjöfarten och hör därmed till rikets lagstiftningsbehörighet.

Ändringar i Londonprotokollet

Ändringarna i Londonprotokollet gäller natur- och miljövård, och därför hör de föreslagna ändringarna till landskapets lagstiftningsbehörighet med stöd av 18 § 10 punkten i självstyrelselagen för Åland. Ändringen förutsätter därför lagtingets bifall.

12 Verkställighet och uppföljning

Avsikten är att informera rederier och andra företrädare för fartyg samt hamnar om de föreslagna ändringarna, och i synnerhet om förbuden mot utsläpp från fartyg, t.ex. genom Transport- och kommunikationsverkets författningsinfo och via skeppsmäklare. Inga andra

nationella åtgärder har planerats i fråga om verkställighet eller uppföljning av författningsändringarna.

IMO:s underkommitté för förhindrande och bekämpning av miljöförstöring (PPR) har begärt att medlemsstaterna lämna uppgifter om lokala och regionala utsläppsbegränsningar för skrubbvatten från svavelskrubbar och om andra villkor via det globala, enhetliga informationssystemet organisationen upprätthåller, det så kallade GSIS-systemet, för att sjöfarare ska ha behövlig information om regionala bestämmelser. Avsikten är att uppgifter om de utsläppsförbud som föreslås i Finland ska lämnas till GSIS-systemet efter att republikens president har stadfäst den föreslagna lagen om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.

I artikel 30 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport föreskrivs om rapporter och översyn. Enligt artikeln ska kommissionen lägga fram rapporter om förhållandet mellan förordningen och MRV-förordningen, om förordningens funktion och om den globala standard för växthusgasutsläpp eller de globala gränser för växthusgasintensitet för energi som används av fartyg som IMO eventuellt godkänner. Bedömningen av förordningens funktion ska göras senast den 31 december 2027 och därefter senast vart femte år. Kommissionen kan vid behov föreslå förslag till lagstiftning till rapporterna. Dessutom ska kommissionen följa upp verkställigheten av förordningen.

I artikel 24 i infrastrukturförordningen föreskrivs om rapportering och översyn. Enligt artikel 24.2 ska kommissionen se över förordningen senast den 31 december 2026 och därefter vart femte år. Som en del av översynen ska kommissionen också bedöma i vilken utsträckning genomförandet av förordningen har uppnått dess mål och i vilken utsträckning det har påverkat konkurrenskraften i olika sektorer. Enligt artikel 24.2 d i infrastrukturförordningen ska kommissionen bl.a. bedöma en eventuell minskning av den bruttodräktighetströskel som fastställs i artikel 9 samt en eventuell utvidgning av förordningens tillämpningsområde till andra fartygstyper efter relevanta justeringar i andra relevanta unionsrättsakter. Enligt artikel 24.3 i infrastrukturförordningen ska kommissionen överväga om översynen ska åtföljas av ett förslag om ändring av denna förordning, mot bakgrund av resultatet av den bedömningen.

Verkställigheten av Hongkongkonventionen diskuteras inom IMO i synnerhet i kommittén för skydd av den marina miljön. IMO:s sekretariat följer upp hur parterna förbinder sig till konventionen och hur den verkställs internationellt. Europeiska kommissionen följer upp verkställigheten av fartygsåtervinningsförordningen och bedömer dess förhållande till Hongkongkonventionen. Enligt den föreslagna 108 a § i avfallslagen ska Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland följa genomförandet av fartygsåtervinningsförordningen och Hongkongkonventionen i fråga om fartygsåtervinningsanläggningar i Finland.

13 Samband med andra propositioner

De lagändringar som gäller godkännandet av Hongkongkonventionen har beröringspunkter med ett lagstiftningsprojekt som gäller en reform av statsförvaltningen. I det projektet bereds lagstiftningsändringar som gäller omorganisering av Valviras, regionförvaltningsverkens, NTM-centralernas och Statens ämbetsverk på Ålands uppgifter i ett nytt riksomfattande ämbetsverk, regionala livskraftscentraler samt Statens ämbetsverk på Åland. Avsikten är att

NTM-centralernas och regionförvaltningsverkens uppgifter ska överföras till ett nytt ämbetsverk som ska inleda sin verksamhet den 1 januari 2026.⁵⁹

Utöver reformen av statens regionförvaltning är ett projekt som gäller service över en disk och flera författningsprojekt som gäller ändringar i avfallslagen anhängiga vid miljöministeriet. Under första halvåret 2024 hade inga beröringspunkter identifierats mellan de projekten och de ändringar i avfallslagen och miljöskyddslagen som föreslås i denna proposition.⁶⁰⁶¹

14 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning samt behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordningen

14.1 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Viktiga grundläggande fri- och rättigheter med tanke på den föreslagna lagstiftningen är jämlikheten enligt 6 §, den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 §, skyddet för privatlivet enligt 10 §, näringsfriheten enligt 18 § 1 mom., ansvaret för miljön enligt 20 § samt rättsskyddet enligt 21 § i grundlagen. I 80 § i grundlagen föreskrivs om utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet, i 120 § om Ålands ställning och i 124 § om överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter.

Ansvar för miljön

Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 2 mom. i den paragrafen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Å ena sidan föreskrivs det i paragrafen om det allmänna ansvaret för miljön, å andra sidan ställs en handlingskyldighet upp för det allmänna.

Syftet med de lagar som nu föreslås, och i synnerhet ändringarna i miljöskyddslagen för sjöfarten, är att förbättra och effektivisera miljöskyddet och minska de sjötransporternas skadliga miljökonsekvenser. Fartygens, rederiernas och hamnarnas skyldigheter kompletteras av nya föreslagna bestämmelser och tillämpliga bestämmelser i gällande lag om myndighetstillsyn.

Den straffrättsliga legalitetsprincipen

Av den straffrättsliga legalitetsprincipen som tryggas i 8 § i grundlagen följer bland annat att det ska föreskrivas genom lag om vilka gärningar som ska bestraffas som brott och om de straff som följer på brotten. Dessutom förutsätter kravet på proportionalitet att en kriminalisering är nödvändig för att skydda det bakomliggande rättsobjektet och att samma syfte inte kan nås på något annat sätt som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna än

⁵⁹ Projektportalen, Lagstiftningsprojektet för reformen av statens regionförvaltning, FM VM114:00/2023 (<https://vm.fi/sv/projekt?tunnus=VM114:00/2023>, endast på finska, hämtat 13.8.2024).

⁶⁰ Projektportalen, Yhden luukun palvelujen hanke, YM046:00/2023 (<https://ym.fi/hankesivu?tunnus=YM046:00/2023>, endast på finska, hämtat 13.8.2024).

⁶¹ Projektportalen, Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av avfallslagen (fas I), YM048:00/2023 (<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=YM048:00/2023>, hämtat 13.8.2024).

kriminalisering. Straffrätt är ett medel som har karaktären av ett ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna, och därför bör den användas först i sista hand (ultima ratio-principen).

För att säkerställa en effektiv verkställighet av de föreslagna utsläppsförbuden föreslås det att till 13 kap. 3 § i miljöskyddslagen för sjöfarten som innehåller straffbestämmelser fogas bestämmelser genom vilka det kriminaliseras som miljöskyddsförseelse i sjöfart att handla i strid med förbud mot utsläpp av gråvatten och förbud mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem. Det är fråga om ett bötesstraff som förutsätter uppsåt eller oaktsamhet. Påföljderna motsvarar dem som enligt gällande lag ska påföras för åsidosättande av utsläppsförbuden enligt MARPOL-konventionen, och därför är de proportionella.

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport förutsätter att medlemsstaterna föreskriver om påföljder för åsidosättande av bestämmelserna i förordningen. Därför föreslås det att bestämmelser om påföljder i enlighet med artikel 23 i förordningen ska ingå i 7 b kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. Det föreslås att det föreskrivs om påföljder på det sätt som förutsätts i 2 § 3 mom. i grundlagen, eftersom påförandet av påföljder innebär utövning av offentlig makt. Påföljderna är av administrativ art. Grundlagsutskottet har ansett, att även om kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen i grundlagens 8 § inte som sådant gäller bestämmelserna om administrativa sanktioner kan det allmänna kravet på exakthet ändå inte förbigås i ett sammanhang som detta (se t.ex. GrUU 9/2012 rd, GrUU 74/2002 rd, GrUU 57/2010 rd). Därför föreslås bestämmelser i lag t.ex. om påföljdernas belopp.

Inom ramen för regeringens proposition föreslås bestämmelser om kriminalisering av åsidosättande av skyldigheter som berör fartygsåtervinning. I 13 kap. 3 § 2 mom. i miljöskyddslagen för sjöfarten föreslås ändringar som innebär att den kan dömas för miljöskyddsförseelse i sjöfart som uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med skyldigheterna för ägaren till ett fartyg som nedmonteras i Finland enligt det föreslagna 8 a kap. 3 § 1 mom. i den lagen. Dessutom innebär de föreslagna ändringarna i 5 mom. i samma paragraf att för miljöskyddsförseelse i sjöfart kan dömas en fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att ha en förteckning över farliga material enligt artiklarna 8 a kap. 4 § eller skyldigheten att ha intyg enligt 8 a kap. 2 § 1 eller 2 mom. De föreslagna bestämmelserna gör det straffbart att åsidosätta skyldigheterna enligt Hongkongkonventionen och den på nationell prövning baserade skyldigheten för inhemska fartygsägare att ha en förteckning över farliga material.

För förseelser som har samband med fartygsåtervinning föreslås det bli möjligt att döma till böter, vilket kan anses proportionellt med beaktande av förseelsernas art. De föreslagna kriminaliseringarna kan anses motiverade till följd av de krav Hongkongkonventionen ställer på Finland som konventionsstat. Artikel 10 i konventionen förutsätter att alla överträdelser mot konventionens regler förbjuds genom nationell lagstiftning och att adekvata påföljder föreskrivs för dem. Kriminaliseringarna motsvarar också de kriminaliseringar om vilka det föreskrivs genom lag för åsidosättande av skyldigheter enligt fartygsåtervinningsförordningen.

Oskuldspresumtionen och ändringssökande (GrL 21 §)

Oskuldspresumtionen hör till de garantier för en rättvis rättegång och god förvaltning om vilka det föreskrivs i 21 § i grundlagen. Dess centrala innehåll är att bevisbördan i brottmål alltid innehas av åklagaren och att den misstänkte inte behöver bevisa sin oskuld för att undgå straff. Oskuldspresumtionen bör i princip iaktas också när en administrativ sanktion som kan jämföras med ett straffrättsligt straff åläggs. Grundlagsutskottet har enligt vedertagen praxis

ansett att bestämmande av en administrativ sanktion utifrån så kallat strikt objektivt ansvar och omvänd bevisbörda står i konflikt med den oskuldspresumtion som avses i grundlagens 21 § (GrUU 2/2017 rd, GrUU 57/2010 rd, GrUU 4/2004 rd, se även GrUU 15/2016 rd).

Å andra sidan har grundlagsutskottet ansett att det med tanke på hur det administrativa påföljdssystemet fungerar är väsentligt att förfarandet är så enkelt som möjligt utan att rättstryggheten åsidosätts. Utskottet har under vissa specialvillkor ansett det möjligt att föreskriva om sådana administrativa sanktioner som inte uttryckligen förutsätter oaktsamhet eller uppsåt hos gärningsmannen när de påförs (GrUU 57/2010 rd, GrUU 32/2005 rd). Utskottet har förutsatt att det i så fall föreskrivs om möjligheten för den betalningsskyldige att befrias från ansvar om den skada förseelsen orsakat är ringa eller om den betalningsskyldige visar att det är sannolikt att det saknats grund för att påföra påföljden.

Det föreslås att strikt ansvar i enlighet med förordningen ska tillämpas på påföljdsavgifterna enligt 7 b kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten. En förutsättning för påförande av avgift på grund av växthusgasintensitet enligt 7 b kap. 1 § är att fartygets växthusgasintensitet eller överensstämmelsesaldo för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung uppvisar ett underskott. Ett underskott kan uppkomma, om fartyget inte har skaffat tillräckligt med bränsle eller bränslen med en alltför låga koldioxidintensitet eller andel förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Grunden för avgiften för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning enligt 2 § är ett hamnanlöp som strider mot kraven enligt förordningen, vilket innebär att fartyget inte varit anslutet till landströmsförsörjning när det legat i hamn. Eftersom anskaffning av bränsle av visst slag och användning av landströmsförsörjning medvetna, aktiva handlingar, är försummelse av de skyldigheter som nämns ovan i regel uppsåtlig. Kravet på användning av landströmsförsörjning är förknippat med en gränsdragning i fråga om när de undantagsfall som tillåts i förordningen har förekommit. Enligt förordningen ska den behöriga myndigheten dock endast påföra avgiften om det är klart att det inte varit fråga om ett undantagsfall.

Det är nödvändigt att tillämpa ett strikt objektivt ansvar också för att företaget inte ska kunna undgå påföljd genom att påstå att inget uppsåt eller vållande förekommit, eftersom fartygets befälhavare i sista hand i enskilda fall fattar beslut om anslutning till landströmsförsörjning och i vissa situationer också om anskaffning av bränsle. Enligt förordningen ska påföljderna påföras företaget, och på ett allmänt plan är det företaget, dvs. rederiet, som fattar beslut om val av bränsle och om användning av landströmsförsörjning för ett visst fartyg. Befälhavarens roll är begränsad till att t.ex. fatta beslut om att avstå från någon åtgärd exempelvis till följd av exceptionella väderleksförhållanden. Sådana undantagsfall beaktas i förordningen, och för dem påförs inga påföljdsavgifter.

På påföljderna tillämpas dessutom bestämmelserna om ändringssökande i miljöskyddslagen för sjöfarten. Avgifterna påförs fartygets rederi, men rederiet kan i enlighet med artikel 23.8 och 23.9 i förordningen med stöd av ett privaträttsligt avtal kräva ersättning av en tredje part som orsakat förseelsen, såsom en bränsleleverantör som levererat något annat bränsle än den uppgett.

Det föreslås vara möjligt att med stöd av 13 kap. 8 § i miljöskyddslagen för sjöfarten söka ändring i ett beslut som gäller en påföljdsavgift, vilket uppfyller kravet på rättsskydd enligt 21 § i grundlagen.

Näringsfrihet och rättsskydd

Enligt grundlagens 18 § 1 mom. har var och en rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Begränsningarna i näringsfriheten bör vara exakta och noggrant avgränsade och deras omfattning och villkor ska framgå av lagen (GrUU 16/2003 rd). (GrUU 16/2003 rd).

Ur näringsfrihetens perspektiv är det vid avvägningen mellan grundläggande fri- och rättigheter för det första fråga om huruvida de inskränkningar som gäller naturskydd uppfyller de allmänna förutsättningarna för inskränkningar. För det andra har företag och andra näringsidkare enligt grundlagsutskottets etablerade praxis inte grund för att förvänta sig att den lagstiftning som styr deras näringsverksamhet förblir oförändrad (t.ex. GrUU 55/2018 rd).

Grundlagsutskottet har ur komplexet av de i grundlagen tryggade grundläggande fri- och rättigheterna som helhet härlett vissa allmänna krav som gäller inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUB 25/1994 rd). För det första ska inskränkningar i grundläggande fri- och rättigheter bygga på lagar som stiftats av riksdagen. Genom lag ska det bl.a. utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter (GrUU 26/2013 rd). Dessutom ska inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna vara noga avgränsade och tillräckligt exakt definierade. I den föreslagna 7 a kap. 10 § i miljöskyddslagen för sjöfarten begränsas näringsfriheten för hamninnehavare som omfattas av tillämpningsområdet för kraven enligt artikel 9 och 10 i infrastrukturförordningen i och med kraven på landströmsförsörjning. Bestämmelser om vem skyldigheterna gäller samt om grunderna för kraven föreslås ingå i en lag som stiftas av riksdagen och i EU:s infrastrukturförordning som är direkt tillämplig, och hänvisningarna till EU-förordningen är exakt definierade och noga avgränsade på ett sätt som återspeglar de allmänna principerna för begränsningar. Grundlagsutskottet har dessutom i sin etablerade praxis ansett att grunderna för inskränkningar ska vara acceptabla med hänsyn till systemet med grundläggande fri- och rättigheter som helhet. En grund för en inskränkning kan därför t.ex. vara strävan att trygga tillgodoseendet av någon annan fri- eller rättigheter än den som inskränkningen gäller (se t.ex. GrUU 38/2012 rd). Inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna ska också vara proportionella, vilket enligt grundlagsutskottets etablerade praxis innebär att de ska vara nödvändiga för att uppnå ett acceptabelt syfte och även annars uppfylla kravet på proportionalitet. En inskränkning i de grundläggande fri- och rättigheterna är tillåtna endast om målet inte kan nås genom mindre ingrepp. Inskränkningen får inte gå längre än vad som kan motiveras med beaktande av ett samhällligt intresse som ligger bakom inskränkningen i relation till det rättsgoda som ska inskränkas (se t.ex. GrUU 5/2009 rd, GrUU 8/2013 rd). Enligt 20 § 1 mom. i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Enligt 20 § 2 mom. i grundlagen ska det allmänna verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Syftet med EU:s infrastrukturförordning, som kompletteras nationellt, är att inom EU åstadkomma en täckande och kompatibel infrastruktur för alternativa bränslen för alla transportsätt och att därigenom främja omställningen till utsläppsfria transporter. Genom de föreslagna bestämmelserna effektivteras därför uppnåendet av infrastrukturförordningens syften, dvs. en omställning till utsläppsfria transporter. I enlighet med EU:s infrastrukturförordningen gäller kraven enbart inlandshamnar i TEN-T-nätet samt vissa kusthamnar i TEN-T-nätet som överskrider det genomsnittliga antalet anlöp, och under beredningen har det inte funnits någon orsak att anta att alla de hamnar i TEN-T-nätet som kraven gäller kommer att tillhandahålla landströmsförsörjning enligt EU-förordningen utan kompletterande nationella bestämmelser. Det föreslagna kravet förpliktar därmed inte hamninnehavaren mer än det nationella genomförandet av EU-lagstiftningen kräver. Det föreslagna kravet har ansetts innebära en godtagbar strävan efter att främja iakttagandet av EU-lagstiftningen och indirekt att de grundläggande miljö rättigheterna enligt 20 § i grundlagen tillgodoses. Genom det föreslagna kravet på tillhandahållande av landströmsförsörjning förbjuds inte heller hamninnehavarna att

bedriva sin näringsverksamhet, och det står inte i strid med internationella människorättsförpliktelser som binder Finland. Därför anses de föreslagna bestämmelserna uppfylla kraven på skydd för kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheterna och iakttagande av människorättsförpliktelserna så som systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna förutsätter.

Grundlagens 21 § innehåller bestämmelser om rättsskydd. Enligt paragrafens 1 mom. har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan.

Infrastrukturförordningen förutsätter inte bestämmelser om utnämning av den myndighet som övervakar kraven på landströmsförsörjning eller påföljder för underlåtenhet att iaktta förordningen. Till denna del är det nationella handlingsutrymmet omfattande.

Av 12 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten följer att Transport- och kommunikationsverket svarar för tillsynen över de krav på landströmsförsörjning som gäller hamninnehavare. Av 12 kap. 16 § följer att Transport- och kommunikationsverket kan ålägga hamninnehavarna att korrigera sina fel eller försummelser. För att ge beslutet tyngd och uppnå eller återställa ett lagenligt rättsläge kan beslutet förenas med vite eller med hot om att verksamheten helt eller delvis avbryts eller att den försummade åtgärden vidtas på den försumliges bekostnad. Som en administrativ påföljd av straffkaraktär ska inte betraktas metoder för förvaltningstvång, såsom säkringsåtgärder och vite (se HFD 2016:96). Som ett alternativ till det som föreslås kan läggas fram att det för underlåtenhet att iaktta infrastrukturförordningen eller denna lag också ska påföras en administrativ påföljdsavgift, men i propositionen har det ansetts att metoderna för indirekt förvaltningstvång står i rätt proportion till det eftersträvade målet. De föreslagna begränsningsmetoderna är exakta och noggrant avgränsade och begränsar inte kärnan i näringsfriheten. Grunden för de föreslagna åtgärderna har ansetts vara en godtagbar strävan efter att främja iakttagandet av EU-lagstiftningen och indirekt att de grundläggande miljö rättigheterna enligt 20 § i grundlagen tillgodoses. Förslagen har utarbetats med beaktande av den rätt till rättsskydd som tryggas i 21 § i grundlagen, och genom de föreslagna bestämmelserna tillsammans med de rättsskyddsgarantier som ingår i viteslagen säkerställs det att rättsskyddet tillgodoses på det sätt som förutsätts i grundlagen.

Med avseende på egendomsskyddet har också den föreslagna 12 kap. 12 a § i miljöskyddslagen för sjöfarten betydelse, vilken gäller nekande av tillträde till hamn för fartyg och kvarhållande av fartyg som hänför sig till verkställigheten av förordningen om användning av förnybara och koldioxid snåla bränslen för sjötransport. Den föreslagna befogenheten för Transport- och kommunikationsverket att neka tillträde till hamn för fartyg och hålla kvar fartyg motsvarar de befogenheter enligt gällande lag som berör tillsyn över utsläppsförbud och utsläppsbegränsningar enligt MARPOL-konventionen, vilka i samband med stiftandet av miljöskyddslagen för sjöfarten har ansetts vara proportionella med avseende på egendomsskyddet när de vägs mot 20 § i grundlagen, dvs. mot miljöskyddsintressen. Dessutom finns det skäl att notera att beslut om kvarhållande eller en utvisningsorder endast får meddelas fartyg som under två eller flera år har agerat i strid med kraven enligt förordningen och företaget inte har betalat påföljdsavgifter för överträdelserna under de åren, och att fartyget ska ges möjlighet att framföra sina anmärkningar i ärendet. Dessutom får ändring sökas i ett beslut som fattats med stöd av 12 kap. 12 a §.

Skyddet för privatlivet

Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Den i grundlagen skyddade hemfriden täcker i princip alla lokaler som används för stadigvarande boende (GrUU 16/2004 rd).

Enligt den nya 12 b § i det föreslagna 12 kap. i miljöskyddslagen för sjöfarten har Transport- och kommunikationsverkets rätt att utföra inspektioner och få uppgifter om hamnars landströmsförsörjning. Infrastrukturförordningen förutsätter inga nationella bestämmelser om inspektionsrätten eller rätten att få information. EU-domstolen har dock i sin rättspraxis fastställt att medlemsstaterna med stöd av den princip om lojalt samarbete som avses i artikel 4.3 i FEU är skyldiga att vidta alla åtgärder som säkerställer att de skyldigheter som följer av EU-fördragen och EU-rättsakterna fullgörs. Den föreslagna inspektionsrätten och rätten att få information har ansetts behövlig för att effektivisera myndighetens tillsynsuppgift och för att fullvärdigt genomföra skyldigheterna enligt infrastrukturförordningen nationellt.

Den egentliga kärnan för hemfriden har inte ansetts riskeras då det föreskrivs om utvidgning av inspektionsrätten till lokaler där det utövas yrkesverksamhet och som också används för boende (GrUU 21/2010 rd). Det har dock föreslagits att utrymmen som omfattas av hemfriden ska lämnas utanför inspektionsbefogenheterna genom ett uttryckligt omnämnande i lagen. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar grundlagsutskottets etablerade ställningstagande om att detta förfarande bör iakttas i synnerhet i fråga om utrymmen som också används för boende.

Grundlagsutskottet har bedömt bestämmelserna om myndigheternas rätt att få information, trots sekretess, med avseende på skyddet för privatliv enligt 10 § 1 mom. i grundlagen. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis ansett att om det inte ges en uttömmande förteckning över innehållet i informationen, ska det i lagstiftningen ingå ett krav på att informationen är nödvändig för ett visst syfte (GrUU 46/2016 rd). Enligt den föreslagna lagen är Transport- och kommunikationsverkets rätt att få information knuten till uppgifter som är nödvändiga för fullgörande av tillsynsuppgiften gällande skyldigheten att tillhandahålla landströmsförsörjning och som fås av de hamninnehavare för vilka skyldigheten föreskrivs. De föreslagna bestämmelserna motsvarar därför grundlagsutskottets ställningstagande, och den föreslagna bestämmelsen står inte i strid med bestämmelsen om skydd för privatlivet.

Likställighet

I generalklausulen om jämlikhet i 6 § 1 mom. i grundlagen formuleras huvudprincipen om jämlikhet och icke-diskriminering. Den innefattar ett förbud mot godtycke och ett krav på lika behandling i likadana fall. Utgångspunkten är att bestämmelsen om jämlikhet i grundlagen enbart berör fysiska personer. Jämlikhetsprincipen kan emellertid ha betydelse också vid bedömningen av reglering som gäller juridiska personer, i synnerhet när regleringen indirekt kan påverka fysiska personers rättsliga ställning.

Det föreslås att i den föreslagna 7 a kap. 7 § i miljöskyddslagen för sjöfarten införs ett tidsbegränsat så kallat undantag för öar, som innebär att skyldigheterna enligt förordningen inte ska tillämpas på den energi som vissa passagerarfartyg använder på rutter mellan Åland och det finländska fastlandet. Tillämpningen av undantaget för öar försätter fartyg som omfattas av befrielsen i en bättre ställning än motsvarande fartyg som trafikerar mellan finska och svenska fastlandet eller andra fartyg än passagerarfartyg som trafikerar Åland. Undantaget för öar gäller i praktiken rederier, och tillämpningen av det bedöms inte till exempel försätta de fysiska personer som står bakom rederierna eller som anlitar sjötransporttjänster i en ojämlig ställning på ett sätt som bryter mot 6 § i grundlagen.

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av 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 däremot bara anförtros myndigheter. Det föreslås att i miljöskyddslagen för sjöfarten tas in en ny 7 a kap. 11 § som gäller bekräftande av skyldigheten att ansluta till landströmsförsörjning och informationsutbyte gällande detta enligt artikel 6 i förordningen om användning av förnybara och koldioxid snåla bränslen för sjötransport, och att hamninnehavaren enligt paragrafen ska svara för den uppgiften. Eftersom uppgiften innefattar en bedömning som kan inverka på huruvida fartyget anses ha uppfyllt kraven enligt förordningen, som om de åsidosätts leder till påföljder enligt förordningen, innefattar uppgiften utövning av offentlig makt. Förordningen utgår från att den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlopshamnen är belägen svarar för uppgiften, men tillåter att den anförtros någon annan. Eftersom det är fråga om en teknisk bedömning anses den inte innebära betydande utövning av offentlig makt, och förvaltningsuppgiften får därför anförtros hamninnehavaren. Det föreslås att det föreskrivs om uppgiften genom hänvisningar till bestämmelser i förordningen om användning av förnybara och koldioxid snåla bränslen för sjötransport, vilket är exakt och noga avgränsat. Dessutom har endast hamnen den information som behövs för att bedöma möjligheten att ansluta till landströmsförsörjning och hamnen har teknisk sakkunskap om anslutning till landströmsförsörjning, och därför är det ändamålsenligt att förvaltningsuppgiften anförtros hamninnehavaren. För att någon myndighet ska kunna bekräfta möjligheten att ansluta bör den begära teknisk information av hamnen.

Utövningen av offentlig makt medför att straffrättsligt ansvar och skadeståndsansvar ska tillämpas på hamninnehavaren. Det föreslås en uttrycklig bestämmelse om detta.

Krav som följer av 80 § i grundlagen

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan bl.a. statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i en lag. Genom lag ska det dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande skall vara exakt avgränsat.

Det föreslås att i miljöskyddslagen för sjöfarten tas in bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om anmälan om operativ koldioxidintensitet, bränsleförbrukningsdata och operativ koldioxidintensitetsklassificering. Dessutom föreslås det att i fartygssäkerhetslagen tas in bemyndiganden för ämbetsverket att meddela föreskrifter som gäller utförandet av besiktningar enligt Hongkongkonventionen samt intyg som gäller de besiktningarna och deras giltighetstid. Med andra ord är föreskrifternas syfte att precisera de nationella bestämmelserna i enlighet med de bestämmelser i IMO-konventionerna som inte hör till området för lagstiftningen. Bemyndigandena motsvarar de gällande bemyndigandena att meddela föreskrifter. Bemyndigandena att meddela föreskrifter är motiverade, eftersom de gäller relativt tekniska meddelanden, dokument och åtgärder enligt formulär som är föremål för återkommande ändringar. Transport- och kommunikationsverket har möjlighet att genom en lätt process uppdatera dem så att de motsvarar internationella formulär. Formulären och åtgärderna

är exakt avgränsade i lag och delvis i internationella förpliktelser till vilka det hänvisas i lagen, och därför är de föreslagna bemyndigandenas tillämpningsområde exakt avgränsat.

Det föreslås att i avfallslagen tas in nya bemyndiganden för statsrådet att genom förordning föreskriva om innehållet i anmälningar enligt Hongkongkonventionen samt om fartygsåtervinningsplaners innehåll. Det är fråga om tekniska bestämmelser som kompletterar lagstiftningen, och som inte hör till området för lagstiftningen.

Enligt förslaget ska det dessutom föreskrivas om ikraftträdandet av de nationella lagarna om ikraftsättande av de internationella förpliktelser som ingår i propositionen samt av de materiella lagar som har samband med dem genom förordning av statsrådet. Det är motiverat att det föreskrivs genom förordning av statsrådet för att den tid som behövs t.ex. för anmälningarna till IMO:s generalsekreterare ska kunna säkerställas.

Ålands särställning

Ålands särställning grundar sig på internationell sedvanerätt och på Finlands konstitution. Landskapets särställning framgår särskilt av dess omfattande självstyrelse, som befästs av internationella utfästelser, framför allt av den så kallade Ålandsöverenskommelsen från 1921. Enligt 120 § i grundlagen har landskapet Åland självstyre, vilket särskilt föreskrivs i självstyrelselagen för Åland. Angående lagstiftningsordningen för självstyrelselagen för Åland gäller enligt 75 § i grundlagen det som särskilt bestäms i självstyrelselagen. Enligt 75 § 2 mom. i grundlagen och självstyrelselagen för Åland har landskapet Åland självständig, av riksdagens lagstiftningsmakt oberoende lagstiftningsmakt i landskapet. Enligt 69 § i självstyrelselagen för Åland kan avvikelser från lagen endast göras genom överensstämmande beslut av riksdagen och lagtinget. Besluten skall i riksdagen fattas i den ordning som gäller vid ändring eller upphävande av grundlag och i lagtinget med en majoritet om minst två tredjedelar av de avgivna rösterna.^{62,63}

Enligt 18 § i självstyrelselagen för Åland har landskapet lagstiftningsbehörighet bl.a. i fråga om miljövård (10 punkten), båttrafik (21 punkten) och näringsverksamhet (22 punkten) samt beläggande med straff och storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet (25 punkten). Enligt 27 § 13 punkten i lagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfart. Enligt 59 b § i självstyrelselagen för Åland bevaras fördelningen av behörigheten mellan landskapet och riket också vid verkställighet av unionsrätten. Åland har genomfört utsläppshandeln i fråga om anläggningar och luftfart.

De föreslagna bestämmelserna som kompletterar förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och infrastrukturförordningen gäller miljövård, och därför hör de till landskapets lagstiftningsbehörighet. Också de föreslagna utsläppsförbuden har ett miljövårdssyfte.

Behovet av Ålands lagtings bifall till de internationella förpliktelser som föreslås godkännas och sättas i kraft beskrivs i avsnitt 11.

Lagförslagen kan på ovan nämnda grunder behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

⁶² Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till ny Regeringsform för Finland RP 1/1998 rd och Grundlagsutskottets betänkande GrUB 10/1998 rd.

⁶³ RP 1/1998 rd.

14.2 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande bland annat för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens grundlagsenliga befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla bestämmelser om internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En avtalsbestämmelse ska hänföras till området för lagstiftningen 1) om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om det enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den sak som bestämmelsen avser eller 4) om det finns gällande bestämmelser i lag om den sak som bestämmelsen avser eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas om den i lag. Frågan påverkas inte av om en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

Riksdagen godkänner en överenskommelse som innehåller bestämmelser som hör till både Finlands och Europeiska unionens behörighet, alltså ett så kallat blandat avtal, endast till den del överenskommelsen hör till Finlands behörighet, eftersom de bestämmelser i en överenskommelse som hör till unionens behörighet inte hör till riksdagens behörighet och riksdagens godkännande således inte gäller dessa delar i överenskommelsen (GrUU 6/2001 rd).

Hongkongkonventionen

Hongkongkonventionen hör i huvudsak till Europeiska unionens behörighet, eftersom EU:s fartygsåtervinningsförordning har antagits för att genomföra Hongkongkonventionen i EU:s medlemsstater och den omfattar merparten av bestämmelserna i konventionen. Till den del EU:s fartygsåtervinningsförordning omfattar bestämmelserna i konventionen hör den till EU:s exklusiva behörighet. Nedan utreds först vilka bestämmelser i konventionen som inte hör till Europeiska unionens behörighet. Därefter beskrivs de bestämmelser som hör till den nationella behörigheten och som hör till området för lagstiftningen, och för vilka riksdagens godkännande därför behövs enligt 94 § 1 mom. i grundlagen.

Artikel 2 i konventionen och regel 1 i bilagan innehåller definitioner av centrala termer som används i konventionen. De definitioner i konventionen som EU:s fartygsåtervinningsförordning inte omfattar hör till området för lagstiftningen. Dit hör definitionerna av konventionen, organisation, generalsekreterare och kommitté, samt fastställandet av vilka som i Finland ansvarar för administrationens och den behöriga myndighetens uppgifter enligt konventionen.

I artikel 3 i konventionen definieras konventionens tillämpningsområde. Konventionens tillämpningsområde avviker från tillämpningsområdet för EU:s fartygsåtervinningsförordning. En viktig skillnad mellan Hongkongkonventionen och fartygsåtervinningsförordningen är att fartygsåtervinningsförordningen enbart gäller fartyg som för EU:s medlemsstaters flagg (artikel 2.1), medan Hongkongkonventionen gäller alla fartyg som för en konventionsstats flagg (artikel 3.1). Förordningen omfattar fartyg som för ett tredjelands flagg enbart när de anlöper hamn i EU:s medlemsstater. En annan skillnad är att Hongkongkonventionen innehåller en förpliktelse att säkerställa att också fartyg i inrikes fart agerar i enlighet med konventionen. Till den del konventionens tillämpningsområde är mer omfattande än fartygsåtervinningsförordningens hör bestämmelserna till medlemsstaternas behörighet.

I artikel 5 i konventionen och i regel 5, 10–12 och 14 i bilagan föreskrivs om besiktningar, om förteckningen över farliga material samt om intyg som utfärdas på basis av besiktningar och om deras giltighetstid. Besiktningarna enligt fartygsåtervinningsförordningen och enligt konventionen skiljer sig åt i någon mån, eftersom kraven inte är helt likadana. Också de intyg och certifikat som utfärdas med stöd av författningarna skiljer sig åt i någon mån. Enligt fartygsåtervinningsförordningen är det inte möjligt att begära att en annan part ska besikta ett fartyg eller utfärda ett intyg för det. Därför behövs riksdagens samtycke för godkännande av de bestämmelserna.

I artikel 6 och 7 i konventionen föreskrivs om auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar och om utbyte av information om auktoriseringen. En auktorisering av en fartygsåtervinningsanläggning enligt Hongkongkonventionen och villkoren för auktoriseringen avviker till vissa delar från motsvarande bestämmelser i fartygsåtervinningsförordningen, och därför ska det föreskrivas om dem i den nationella lagstiftningen. Också kraven på utbyte av information om auktoriseringen är olika och förutsätter att information lämnas till IMO och på begäran till andra konventionsstater. Riksdagens samtycke behövs i fråga om auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar och lämnandet av information till olika instanser.

I artikel 9–11 i konventionen föreskrivs om uppdagande av överträdelser, om sanktioner för överträdelser av kraven i konventionen samt om undvikande av otillbörlig försening. De bestämmelserna hör till området för lagstiftningen. Också skyldigheten enligt artikel 12 att rapportera till Internationella sjöfartsorganisationen hör till medlemsstaternas behörighet. I artikel 13–21 i konventionen föreskrivs om frågor som berör administrationen av konventionen, såsom samarbete mellan konventionsstaterna och tvistlösning samt konventionens ikraftträdande och ändringar i den. De bestämmelserna hör till Finlands behörighet.

Bestämmelser som indirekt inverkar på innehållet i och tillämpningen av materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). De definitioner som beskrivs ovan och som hör till Finlands behörighet inverkar inte på de materiella konventionsbestämmelsernas innehåll, och till den delen begärs därför inte riksdagens samtycke. Däremot hör konventionens tillämpningsområde till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke.

Bestämmelser om besiktning av fartyg finns i 6 kap. i fartygssäkerhetslagen. Också miljöskyddslagen för sjöfarten innehåller bestämmelser om certifikat som krävs av fartyg för att förebygga förstörelse av den marina miljön. På det sätt som beskrivs i avsnitt 7.2 hör artikel 5 i konventionen samt regel 5, 10.1–10.4, 11.1, 11.2, 11.11 och 11.12, 12 och 14 i bilagan till området för lagstiftningen.

Artikel 6 och 7 i Hongkongkonventionen som gäller auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar berör frågor om vilka det brukar föreskrivas genom lag, och i denna proposition föreslås nationella bestämmelser om dessa frågor. Därmed förutsätter artikel 6 och 7 riksdagens samtycke.

Artikel 9 i konventionen som gäller uppdagande av överträdelser hör inte till området för lagstiftningen, och förutsätter därför inte riksdagens samtycke. Däremot föreskrivs det om påföljder och om undvikande av otillbörlig försening i miljöskyddslagen för sjöfarten, och därför hör artikel 10 och 11 i konventionen till området för lagstiftningen och förutsätter riksdagens samtycke. I kapitel 8 a i miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs det om sändande till kommissionen av motsvarande uppgifter som enligt artikel 12, och därför hör artikel 12 till området för lagstiftningen.

Artikel 13–21 som gäller administration av konventionen hör inte till området för lagstiftningen och förutsätter inte riksdagens samtycke.

Bilaga VI till MARPOL-konventionen, som omarbetats genom resolution MEPC.328(76)

Nedan utreds först vilka bestämmelser i den omarbetade bilaga VI till MARPOL-konventionen som hör till Europeiska unionens behörighet. Därefter beskrivs de bestämmelser som hör till den nationella behörigheten och som hör till området för lagstiftningen, och för vilka riksdagens godkännande därför behövs enligt 94 § 1 mom. i grundlagen.

Som beskrivits i avsnitt 7.2.1 hör regel 4 om likvärdighet, regel 10 om hamnstatens tillsyn av operativa krav, regel 12 om ozonnedbrytande ämnen, regel 14 om svaveloxider och partiklar, regel 17 om mottagningsanläggningar, regel 27 om insamling och rapportering av fartygets bränsleförbrukningsdata och regel 28 om operativ koldioxidintensitet i bilaga VI till MARPOL-konventionen inte till Finlands behörighet. Därför föreläggs de inte riksdagen.

I regel 1 i bilaga VI till MARPOL-konventionen föreskrivs om bilagans tillämpningsområde, i regel 2 om definitioner och i regel 3 om undantag och befrielser. I regel 19 föreskrivs om tillämpningsområdet för kapitel 4 i bilaga VI, i regel 20 om kapitlets syfte och i regel 21 om funktionella krav enligt kapitlet. Bestämmelser som indirekt inverkar på tillämpningen av materiella avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen. Därmed hör regel 1, 2, 3, 19, 20 och 21 i bilagan till området för lagstiftningen.

Som beskrivits i avsnitt 7.2.1 hör regel 5 om besiktningar, regel 6 om utfärdande eller godkännande av certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering, regel 7 om certifikat utfärdat av en annan fördragsslutande part, artikel 9 om giltighetstid och giltighet för certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering, regel 11 om uppdagande av överträdelse och verkställighet, regel 13 om kväveoxider, regel 15 om flyktiga organiska föreningar, regel 16 om avfallsförbränning på fartyg, regel 18 om tillgången och kvaliteten på brännolja, regel 22, 23, 24 och 25 som berör energieffektivitetsindex för fartyg, regel 26 om fartygsspecifik plan för energieffektivitetshandling (SEEMP-plan) och regel 29 om Främjande av tekniskt samarbete och överföring av teknologi som hänför sig till förbättrandet av energieffektiviteten hos fartyg i bilaga VI till området för lagstiftningen, och därför behövs riksdagens samtycke för godkännande av dem.

Däremot hör regel 8 om formulär för certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering, regel 30 om tillämpningsområde och regel 31 om kontroll av efterlevnad samt tilläggen till bilagan inte till området för lagstiftningen. Godkännandet av dem förutsätter därför inte riksdagens samtycke.

Ändringarna i bilaga I och IV genom resolution MEPC.330(76)

På det sätt som beskrivs i avsnitt 7.2.3 hör de ändringar som genom resolution MEPC.330(76) gjorts i regel 3 och 8 i bilaga I till MARPOL-konventionen samt i regel 3 och 6 i MARPOL-konventionen till Finlands behörighet och till området för lagstiftningen. Ändringarna i definitionsbestämmelserna (regel 1) i bilagorna hör därmed också till området för lagstiftningen.

Däremot hör regel 9 i och tillägg IV till bilaga I samt regel 7 i och tillägg II till bilaga IV inte till området för lagstiftningen. Därför behövs riksdagens samtycke till dessa ändringar.

Ändringarna i bilaga V till MARPOL-konventionen genom resolution MEPC.360(79)

De ändringar i regel 8 i bilaga V till MARPOL-konventionen som gjorts genom resolution MEPC.360(79) hör på det sätt som beskrivs i avsnitt 7.2.4 till unionens exklusiva behörighet. Ändringarna i regel 10 hör däremot till Finlands behörighet och till området för lagstiftningen, och de kräver därför riksdagens samtycke.

Ändringar i Londonprotokollet

Ändringarna i Londonprotokollet hör till området för lagstiftningen, eftersom de innebär ingrepp i enskildas rättigheter och skyldigheter och det finns gällande bestämmelser i lag om dem. Ändringarna hör till Finlands behörighet. Fördelningen av behörigheten behandlas närmare i kapitel 7.3. Därför, och med beaktande av grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 45/2000 rd), kräver ändringarna riksdagens samtycke.

Eftersom varken Hongkongkonventionen eller ändringarna i MARPOL-konventionen eller i Londonprotokollet innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan de enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslagen till lagar om sättande i kraft av konventionen godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm 1

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner de ändringar som genom resolution MEPC.330(76) gjordes i London den 17 juni 2021 i bilaga I och IV till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i ändrad lydelse genom 1978 års protokoll som hör därtill och de ändringar som genom resolution LP.6(17) gjordes i London den 7 oktober 2022 i bilaga 1 och 2 till 1996 års protokoll till 1972 års konvention om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material samt den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning som ingicks i Hongkong den 15 maj 2009 och de ändringar som genom resolution MEPC.360(79) gjordes i London den 16 december 2022 i den genom resolution MEPC.328(76) omarbetade bilaga VI och i bilaga V till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i ändrad lydelse genom 1978 års protokoll som hör därtill, till de delar de hör till Finlands behörighet.

Kläm 2

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och infrastrukturförordningen innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag och eftersom de internationella förpliktelser som beskrivs ovan innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag

om internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i Hongkong den 15 maj 2009 ingångna internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i konventionen som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

2.

Lag

om ändringar i bilaga I och IV till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i bilaga I och IV till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) som antagits i London den 17 juni 2021 genom resolution MEPC.330(76) av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

3.

Lag

om ändringar i bilaga V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i bilaga V till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) som antagits i London den 16 december 2022 genom resolution MEPC.360(79) av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

4.

Lag

om reviderade bilaga VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i reviderade bilaga VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) som antagits i London den 17 juni 2021 genom resolution MEPC.328(76) av Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i den reviderade bilagan som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

5.

Lag

om ändringar i bilaga 1 och 2 till 1996 års protokoll till 1972 års konvention om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de i London den 7 oktober 2022 genom resolution LP.6(17) antagna ändringarna i bilaga 1 och 2 till 1996 års protokoll till 1972 års konvention om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material (FördrS 88/2017) gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

6.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 3 kap. 15 § och 7 kap. 14 a och 14 b §, av dem 7 kap. 14 a § sådan den lyder i lag 990/2018 och 14 b § sådan den lyder i lag 275/2017, *ändras* 1 kap. 1 och 4 §, 2 kap. 7 §, 3 kap. 2 §, rubriken för 5 kap., 5 kap. 1 § 1 mom. samt 2 och 5 §, 6 kap. 2 § 3 mom., 5 § 1–3 mom. och 6 § 2 mom., 7 kap. 6 §, 7 a kap., 8 a kap. 1–3 §, 9 kap. 6 § 5 mom. och 8 § 2 mom., 12 kap. 6 § 1 och 2 mom. och 8 § 1 och 2 mom., 13 kap. 3 § 2 mom. 8 a- och 10 c-punkten och 3 § 5 mom., 7 §, 8 § 1 mom. och 9 § samt bilagan till lagen, av dem 1 kap. 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 628/2017, 2 kap. 7 §, 5 kap. 1 § 1 mom. och 5 §, 6 kap. 6 § 2 mom., 7 kap. 6 §, 9 kap. 6 § 5 mom. och 8 § 2 mom. samt 13 kap. 3 § 5 mom. sådana de lyder i lag 669/2021, 6 kap. 2 § 3 mom. och 5 § 1–3 mom., 8 a kap. 1–3 mom. och 13 kap. 7 § sådana de lyder i lag 990/2018, 7 a kap. sådant det lyder i lagarna 998/2014 och 669/2021, 12 kap. 6 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1357/2018, 12 kap. 6 § 2 mom. och 8 § 2 mom. sådana de lyder i lag 473/2016, 13 kap. 3 § 2 mom. 8 a-punkten sådan den lyder i lag 275/2017 och 3 § 2 mom. 10 c-punkten sådan den lyder i lag 628/2017, samt 13 kap. 8 § sådan den lyder i lag 1537/2019, och

fogas till 1 kap. 2 §, sådan den lyder i lag 669/2021, nya 11 a-, 14 a-, 37 a- och 41 a -punkter, till 5 kap. en ny 1 a §, till 7 kap. en ny 9 b §, till lagen ett nytt 7 b kap., till 8 a kap. nya 4–6 §, till 12 kap. 2 §, sådan den lyder i lagarna 990/2018 och 669/2021, ett nytt 4 mom., till 12 kap. nya 8 a, 12 a och 12 b §, till 13 kap. 2 §, sådan den lyder i lag 990/2018, ett nytt 4 mom. och till 3 § 2 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 473/2016, 275/2017, 628/2017 och 669/2021, nya 6 a- och 9 a-punkter samt till lagen en ny bilaga 2

som följer:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att förhindra miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg genom förbud mot utsläpp av skadliga ämnen till luft och vatten eller genom begränsningar av utsläpp av sådana ämnen. Dessutom reglerar lagen hur avfall från normal drift av fartyg ska tas emot i hamn.

Lagen innehåller dels bestämmelser om det nationella verkställandet av de bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring orsakad av normal drift av fartyg som följer av de internationella förpliktelser som är bindande för Finland och Europeiska unionens rättsakter, dels andra bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring som normal drift av fartyg ger upphov till.

När det gäller fartyg innehåller lagen nationella bestämmelser om precisering och komplettering av 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, samt bestämmelser om det nationella genomförandet av den i Hongkong den 15 maj 2009 ingångna internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, nedan

Hongkongkonventionen. Denna lag innehåller dessutom nationella bestämmelser om precisering och komplettering av bestämmelserna om sjötransport i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

11 a) *förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG,

14 a) *gråvatten* sådant behandlat och obehandlat avloppsvatten från fartyg som uppkommer vid bad, disk och tvätt, med undantag för avloppsvatten från toaletter, sjukhus, djurutrymmen och lastrum enligt definitionen i regel 1.3 i bilaga IV till MARPOL-konventionen,

37 a) *MRV-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG,

41 a) *avgasreningssystem* en anordning som avlägsnar svaveldioxidutsläpp från ett fartygs avgaser så att svaveldioxidutsläppen från avgaserna i sin helhet och kontinuerligt fås att sjunka till minst samma nivå som de skulle vara på om fartyget använde bränsle som uppfyller kraven i 7 kap. 7 § 1 mom.,

4 §

Lagens tillämpning på polisens, Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg

Denna lag tillämpas på polisens, Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg, om inget annat följer av deras särskilda konstruktion eller funktion.

Denna lag tillämpas dock undantagslöst på polisens, Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg, om de regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller last.

2 kap.

Förhindrande av oljeutsläpp från fartyg

7 §

IOPP-certifikat

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

För obemannade pråmar som inte är självgående kan i enlighet med MARPOL-konventionen i stället för IOPP-certifikat utfärdas dispenscertifikat för sådana pråmar.

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

3 kap.

Oljeutsläppsavgift

2 §

Oljeutsläppsavgiftens storlek

Oljeutsläppsavgiften bestäms utifrån utsläppets omfattning och fartygets bruttodräktighet enligt den avgiftstabell som utgör bilaga 1 till lagen.

5 kap.

Förhindrande av utsläpp av toalettavfall och gråvatten från fartyg

1 §

Förbud mot utsläpp av toalettavfall och utsläpps begränsningar

Utsläpp till vatten av obehandlat eller behandlat toalettavfall från fartyg är förbjudet på finskt insjöområde och i den ekonomiska zonen och från finska fartyg även utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen i enlighet med vad som föreskrivs i bilaga IV till MARPOL-konventionen, Helsingforskonventionen, andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland eller Europeiska unionens rättsakter. På territorialvattnen är det förbjudet att släppa ut obehandlat och behandlat avloppsvatten till vatten från fartyg vars bruttodräktighet är minst 400, eller från mindre fartyg än detta som tar minst 15 personer.

1 a §

Förbud mot utsläpp av gråvatten

Utsläpp till vatten av gråvatten är förbjudet på territorialvattnen från fartyg vars bruttodräktighet är minst 400, eller från mindre fartyg än detta som tar minst 15 personer och vars skrovlängd är mer än 24 meter.

Utsläppsförbudet enligt 1 mom. tillämpas inte på sådana fartyg som byggts före 1990 och som producerar isbryartjänster för Trafikledsverket på basis av ett avtal eller ett statsfördrag.

Ett fartyg som avses i 1 mom. ska före ankomsten från en annan stats territorium till Finlands territorialvatten genom anteckningar i fartygets maskindagbok eller någon annan dagbok för fartyget kunna påvisa att fartygets överbordventil vid ankomsten till Finlands territorialvatten har stängts senast vid territorialvattengränsen, om inte utsläpp av gråvatten har varit tillåtet

enligt 2 §. På fartyg i inrikes fart ska överbordventilen vara stängd under hela sjöresan när fartyget trafikerar finskt vattenområde. I en situation där ett fartyg har lämnat gråvatten i en hamn, ska dessutom i fartygets maskindagbok eller någon annan dagbok för fartyget antecknas när och i vilken finsk hamn gråvatten har lämnats samt mängden gråvatten som lämnats i hamnen.

2 §

Utsläpp av toalettavfall och gråvatten i undantagsfall

Bestämmelserna i 1 och 1 a § gäller inte utsläpp av toalettavfall eller gråvatten till vatten, om

- 1) utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets eller de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv, eller

- 2) utsläppet härrör från en skada på fartyget eller dess utrustning, om alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter det att skadan uppkommit för att förhindra eller minimera utsläppet.

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 föroreningsskyddscertifikat för toalettavfall (*ISPP-certifikat*) i enlighet med bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Obemannade pråmar som inte är självgående kan i enlighet med MARPOL-konventionen i stället för ISPP-certifikat beviljas dispenscertifikat för sådana pråmar.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda ISPP-certifikat för finska fartyg eller dispenscertifikat för obemannade pråmar som inte är självgående 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 samt dispenscertifikat för obemannade pråmar som inte är självgående är i kraft viss tid och högst fem år åt gången.

6 kap.

Förhindrande av utsläpp av fast avfall från fartyg

2 §

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Avlägsnande eller oavsiktlig förlust enligt 1 mom. ska antecknas i fartygets avfallsdagbok eller i dess avfallsdagbok för inrikes fart.

5 §

Fartygs avfallsdagbok

På ett finskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 100 eller som tar minst 15 personer, på ett utländskt fartyg i internationell fart som anlöper en hamn i Finland och som har en bruttodräktighet av minst 100 eller som tar minst 15 personer samt på en fast eller flytande plattform ska antingen befälhavaren, eller under befälhavarens tillsyn någon annan i befälet, föra avfallsdagbok över det fasta avfallet. På fartyg i inrikes fart som har en bruttodräktighet av minst 100 eller som tar minst 15 personer kan i stället för avfallsdagbok föras avfallsdagbok för inrikes fart, som kan utgöra en del av fartygets dagbok.

Avfallsdagboken och avfallsdagboken för inrikes fart ska bevaras på ett sådant ställe att de är lätt tillgängliga för inspektion, och de ska sparas i två år efter den sista anteckningen i dagboken.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att granska avfallsdagboken och avfallsdagboken för inrikes fart och på begäran få ett av fartygets befälhavare styrkt utdrag ur den. När fartyget ligger i utländsk hamn eller i en offshore-terminal har en behörig myndighet i utlandet rätt att granska avfallsdagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Åtgärder som Transport- och kommunikationsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.

6 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

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

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

7 kap.

Förhindrande av luftförorening från fartyg

6 §

IAPP-certifikat

Fartyg i internationell trafik vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett internationellt luftskyddscertifikat (*IAPP-certifikat*) som anger att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Obemannade pråmar som inte är självgående kan i enlighet med MARPOL-konventionen i stället för IAPP-certifikat beviljas dispenscertifikat för sådana pråmar.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda IAPP-certifikat för finska fartyg eller dispenscertifikat för obemannade pråmar som inte är självgående enligt formuläret i bilaga VI till MARPOL-konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IAPP-

certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat samt dispenscertifikat för obemannade pråmar som inte är självgående är i kraft viss tid och högst fem år åt gången.

9 b §

Förbud mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem

Det är förbjudet att i territorialvattnen släppa ut orenat tvättvatten som använts i avgasreningssystem.

Det är förbjudet att i territorialvattnen släppa ut renat tvättvatten och rester som separerats från tvättvatten som använts i avgasreningssystem.

7 a kap.

Fartygs energieffektivitet samt minskning av utsläpp av växthusgaser

1 §

Krav på nya fartygs energieffektivitet

För varje nytt fartyg ska värdet på det uppnådda designindexet för energieffektiviteten beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Värdet på nya fartygs uppnådda designindex för energieffektiviteten ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

2 §

Krav på existerande fartygs energieffektivitet

För varje fartyg ska det uppnådda energieffektivitetsindexet för existerande fartyg beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Värdet på det uppnådda energieffektivitetsindexet för existerande fartyg ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

3 §

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.

SEEMP-planen för ett fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska innehålla en beskrivning i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen av den metod som används för att samla in uppgifter om bränsleförbrukning, och en beskrivning av de förfaranden som används för att rapportera uppgifterna till den behöriga myndigheten eller ett erkänt klassificeringssällskap.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på ansökan se till att SEEMP-planerna för fartyg som avses i 2 mom. uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och ge fartyget en bekräftelse på överensstämmelsen med kraven. Bekräftelsen ska förvaras på fartyget.

SEEMP-planen för ett fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska genomgå granskning och auditering med beaktande av Internationella sjöfartsorganisationens anvisningar.

4 §

Insamling och rapportering av fartygets bränsleförbrukningsdata

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska samla in de uppgifter som ska lämnas till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Fartyg som avses i 3 § 1 mom. ska sammanställa uppgifterna om bränsleförbrukningen och ge in dem till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. Dessa uppgifter ska

1) sammanställas i slutet av varje kalenderår och ges in inom tre månader från utgången av kalenderåret i fråga, eller

2) sammanställas och ges in på fartygets överföringsdag eller så snart efter den som det i praktiken är möjligt, om fartyget mitt i ett kalenderår överförs från en förvaltning till en annan, från en redare till en annan eller från en förvaltning och en redare till en annan.

Ett fartyg ska på begäran till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ge in de specificerade uppgifter som ligger till grund för de uppgifter som sänds till databasen över fartygs bränsleförbrukning och i andra situationer än de som avses i 2 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 ett fartygs bränsleförbrukning ska verifieras.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska lämna de verifierade uppgifterna till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning. Transport- och kommunikationsverket ska se till att de verifierade uppgifterna om ett fartygs bränsleförbrukning lämnas 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.

5 §

Operativ koldioxidintensitet

För fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska kalenderårsvis beräknas den uppnådda operativa koldioxidintensitetindikatorn som avses i bilaga VI till MARPOL-konventionen och fastställas fartygets operativa koldioxidintensitetsklassificering i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Den koldioxidintensitetindikator för ett kalenderår som avses i 1 mom. ska anmälas till Transport- och kommunikationsverket eller till ett av Transport- och kommunikationsverket godkänt klassificeringssällskap före utgången av mars följande kalenderår.

Ett fartyg som klassificerats på nivå D enligt bilaga VI i MARPOL-konventionen under tre på varandra följande år eller som klassificerats på nivå E ska utarbeta en plan med korrigerande åtgärder för att uppnå den i nämnda bilaga avsedda årliga operativa koldioxidintensitetindikator som krävs, revidera fartygets SEEMP-plan med anledning av planen och genomföra de korrigerande åtgärderna enligt den reviderade SEEMP-planen i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen.

6 §

IEE-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat (*IEE-certifikat*) enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen, enligt vilket fartyget uppfyller bestämmelserna i den bilagan.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar på skriftlig ansökan IEE-certifikat för finska fartyg förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IEE-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

7 §

Försäkran om överensstämmelse i fråga om bränsleförbrukningsdata och operativ koldioxidintensitetsklassificering

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på ansökan utfärda en försäkran om överensstämmelse enligt bilaga IV till MARPOL-konventionen för fartyget efter att ha mottagit uppgifterna om bränsleförbrukning och fartygets uppnådda årliga operativa koldioxidintensitetsklassificering, förutsatt att fartyget uppfyller de krav enligt den bilagan som gäller uppgifter om bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering, och förutsatt att uppgifterna har rapporterats i enlighet med den bilagan.

En försäkran om överensstämmelse ska utfärdas

- 1) inom fem månader från ingången av kalenderåret, eller
- 2) utan dröjsmål, om det är fråga om en situation som avses i 4 § 2 mom. 2 punkten.

En försäkran om överensstämmelse gäller det kalenderår under vilket försäkran utfärdats och de första fem månaderna av det följande kalenderåret. En försäkran om överensstämmelse som har utfärdats i enlighet med regel 6.7 i bilaga VI till MARPOL-konventionen gäller det kalenderår under vilket försäkran utfärdats, det följande kalenderåret och de första fem månaderna av det tredje kalenderåret. Försäkran om överensstämmelse ska förvaras på fartyget under hela dess giltighetstid.

8 §

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.

9 §

Befrielse i fråga om tillämpningsområdet för förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport tillämpas inte på den energi som fartyg använder fram till den 31 december 2029 på resor som trafikeras av andra passagerarfartyg än kryssningspassagerarfartyg mellan en anlöpshamn som omfattas av Finlands jurisdiktion och en annan sådan i artikel 3.10 i nämnda förordning avsedd anlöpshamn som omfattas av Finlands jurisdiktion som är belägen på en ö med färre än 200 000 varaktigt bosatta, eller när dessa fartyg befinner sig i en anlöpshamn på en sådan ö.

10 §

Skyldigheter i fråga om tillhandahållande av landströmsförsörjning i hamn

Hamninnehavaren ska säkerställa att fartyg tillhandahålls landströmsförsörjning i hamnen i enlighet med artiklarna 9 och 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

11 §

Hamninnehavarens uppgifter i anslutning till fartygs användning av landströmsförsörjning

Efter att ha mottagit den information om anslutning till landströmsförsörjning som avses i artikel 6.8 första stycket i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, ska hamninnehavaren bekräfta för fartyget huruvida anslutning till landströmsförsörjning finns tillgänglig.

Hamninnehavaren ska utan onödigt dröjsmål bestämma och i den databas som avses i artikel 19 i den förordningen föra in uppgifter om

1) huruvida på fartyget ska tillämpas något av de undantag som anges i artikel 6.5 i den förordningen,

2) huruvida fartyget uppfyller kraven i artikel 6.1 och 6.2 i den förordningen, om inget av undantagen i artikel 6.5 i den förordningen är tillämpligt.

På den som sköter uppgifter enligt 1 och 2 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

12 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

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

1) ordnande av tillsynen över överensstämmelse med kraven när det gäller designindexet för fartygs energieffektivitet enligt 1 § i detta kapitel,

2) ordnande av tillsynen över överensstämmelse med kraven när det gäller energieffektivitetsindexet för existerande fartyg enligt 2 §,

3) undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet enligt 8 §.

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

1) beräkning av designindex för fartygs energieffektivitet enligt 1 §,

2) beräkning av energieffektivitetsindex för existerande fartyg enligt 2 §,

3) upprättande av SEEMP-planer enligt 3 §,

4) verifiering av de uppgifter om bränsleförbrukning som avses i 4 § 4 mom. och förfarandena för verifiering,

5) anmälan om operativ koldioxidintensitet enligt 5 §,

6) IEE-certifikat enligt 6 §,

7) försäkran om överensstämmelse i fråga om bränsleförbrukningsdata och operativ koldioxidintensitetsklassificering enligt 7 §.

7 b kap.

Påföljdsavgifter enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

1 §

Avgift på grund av växthusgasintensitet

Ett i artikel 3.13 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport avsett företag vars fartygs växthusgasintensitet enligt artikel 4 i den förordningen eller överensstämmelsesaldot för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt artikel 5 i den förordningen uppvisar ett underskott så att värdet understiger 0 den 1 juni den kontrollperiod som avses i artikel 3.42 i den förordningen, ska påföras en påföljdsavgift (*avgift på grund av växthusgasintensitet*). På beräkningen av överensstämmelsesaldot tillämpas formlerna i bilaga 2 till denna lag.

2 §

Avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning

Ett i artikel 3.13 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport avsett företag vars fartyg under rapporteringsperioden gör minst ett regelvidrigt hamnanlöp som inte uppfyller kraven i artikel 6 i den förordningen, ska påföras en påföljdsavgift (*avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning*).

3 §

Påförande av påföljdsavgift och avgiftens belopp

De påföljdsavgifter som avses i 1 och 2 § påförs av Transport- och kommunikationsverket. Påföljdsavgift får inte påföras, om mer än tre år har förflutit från överträdelsen eller försummelsen.

På beloppet av avgiften på grund av växthusgasintensitet tillämpas formlerna i tabellen i bilaga 2. Om ett fartyg har ett överensstämmelseunderskott under två på varandra följande rapporteringsperioder eller mer, ska detta belopp multipliceras med $1 + (n - 1)/10$, där n är det antal på varandra följande rapporteringsperioder för vilka företaget är föremål för en påföljdsavgift enligt 1 eller 2 § för det fartyget. Om ett fartyg inte har något hamnanlöp i unionen under rapporteringsperioden och har lånat ett förskott på överensstämmelseöverskottet under den föregående rapporteringsperioden, multipliceras påföljdsavgiftens belopp med 1,1.

Beloppet av avgiften för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning fås genom att 1,5 euro multipliceras med fartygets fastställda totala elbehov i hamn och med det totala antalet timmar avrundat uppåt till närmaste hela timme som fartyget tillbringat i hamn i strid med de krav som anges i artikel 6 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

De ovannämnda påföljdsavgifterna ska betalas till staten.

4 §

Verkställighet och preskription av påföljdsavgift

Bestämmelser om verkställighet av de påföljdsavgifter som avses i 1 och 2 § finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

De påföljdsavgifter som avses i 1 och 2 § preskriberas fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades.

5 §

Rapport om användningen av intäkterna från påföljdsavgifter

Transport- och kommunikationsverket publicerar rapporter om användningen intäkter som inflyter från de avgifter som avses i 1 och 2 § eller av motsvarande finansiella värde i enlighet med artikel 23.11 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

8 a kap.

Återvinning av fartyg

1 §

Utnämning av ansvarig myndighet

I Finland är Transport- och kommunikationsverket den ansvariga myndighet som avses i artikel 3.1.9 i fartygsåtervinningsförordningen. Transport- och kommunikationsverket svarar också för de uppgifter som enligt Hongkongkonventionen ankommer på administrationen och gäller fartyg under finsk flagg.

2 §

Intyg som krävs enligt Hongkongkonventionen

Fartyg i internationell fart som seglar under finsk flagg och som omfattas av tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen ska ha ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material i enlighet med Hongkongkonventionen.

Ett fartyg som avses i 1 mom. ska, innan nedmontering påbörjas, utöver vad som föreskrivs i fartygsåtervinningsförordningen ha ett internationellt återvinningsintyg enligt Hongkongkonventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar på skriftlig ansökan de intyg som avses i 1 och 2 mom. till finska fartyg i enlighet med formulären i Hongkongkonventionen. Intygen utfärdas under förutsättning att fartyget uppfyller kraven i Hongkongkonventionen. Transport- och kommunikationsverket eller ett av verket befullmäktigat klassificeringssällskap kan utfärda intyg också för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat.

Intygen utfärdas för viss tid. Inventeringsintyg avseende farliga material utfärdas för högst fem år åt gången. Ett internationellt återvinningsintyg utfärdas för högst tre månader åt gången.

Återvinningsintyg och motsvarande intyg enligt fartygsåtervinningsförordningen ska sändas till regionförvaltningsverket för kännedom.

3 §

Skyldigheter för ägare av fartyg som nedmonteras i Finland

För att ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen ska kunna nedmonteras i Finland ska dess ägare säkerställa att fartyget har de intyg som avses i 2 § 1 och 2 mom. och att fartyget uppfyller kraven i regel 8 i bilagan till Hongkongkonventionen.

4 §

Förteckning över farliga material på fartyg i inrikes fart

Ett fartyg i inrikes fart vars bruttodräktighet är minst 500 ska innan det nedmonteras ha en förteckning över farliga material enligt artikel 5 i fartygsåtervinningsförordningen.

5 §

Rapportering av uppgifter

Transport- och kommunikationsverket svarar för att rapporter enligt artikel 21 i fartygsåtervinningsförordningen lämnas till Europeiska kommissionen.

Transport- och kommunikationsverket svarar i enlighet med artikel 12 i Hongkongkonventionen för att följande uppgifter lämnas till Internationella sjöfartsorganisationen

- 1) uppgifter om erkända klassificeringssällskap och utsedda inspektörer,
- 2) uppgifter om fartyg som seglar under finsk flagg och för vilka ett internationellt återvinningsintyg har utfärdats, samt
- 3) uppgifter om överträdelser av skyldigheterna enligt Hongkongkonventionen i fråga om fartyg och om åtgärder som vidtagits gentemot fartyg i anslutning till verkställigheten av skyldigheterna enligt Hongkongkonventionen.

6 §

Närmare föreskrifter

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om inom vilken tidsfrist fartygsägaren ska lämna Transport- och kommunikationsverket en i artikel 6.1 b i fartygsåtervinningsförordningen avsedd anmälan om sin avsikt att återvinna fartyget på en eller flera specifika fartygsåtervinningsanläggningar.

9 kap.

Hur avfall tas emot i hamn

6 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten föra in en anteckning om planen i datasystemet för miljöförvaltningsinformation enligt 222 § i miljöskyddslagen.

8 §

Onödigt dröjsmål ska undvikas

Fartygets trafikidkare eller ägare eller någon annan som deltagit i avlämning eller mottagning av avfall har rätt till ersättning för skador som orsakats denne av onödigt dröjsmål enligt vad som föreskrivs i skadeståndslagen.

12 kap.

Tillsyn och administrativt tvång

2 §

Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter

Behörig myndighet enligt MRV-förordningen och förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport är Transport- och kommunikationsverket.

6 §

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

Gränsbevakningsväsendet är ledande tillsynsmyndighet vid tillsynen över efterlevnaden i territorialvattnen och i den ekonomiska zonen av vad som i denna lag föreskrivs och med stöd av den föreskrivs och bestäms om utsläpp till vatten från fartyg, med undantag för förbudet mot utsläpp av gråvatten enligt 5 kap 1 a § och förbudet mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b §.

Gränsbevakningsväsendet deltar i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 § i territorialvattnen och den ekonomiska zonen i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system, utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg samt över förbudet mot utsläpp av gråvatten enligt 5 kap. 1 a § och förbudet mot utsläpp av tvättvatten och rester som separerats från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b §.

8 §

Polisens tillsynsuppgifter

Polisen ska utöva tillsyn över efterlevnaden på insjöområdet och i territorialvattnen av vad som i denna lag föreskrivs och med stöd av den föreskrivs och bestäms om utsläpp till vatten från fartyg, med undantag för förbudet mot utsläpp av gråvatten enligt 5 kap 1 a § och förbudet mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b §.

Polisen deltar på insjöområdet och i territorialvattnen i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och över skadliga påväxthindrande system samt över utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg samt över förbudet mot utsläpp av gråvatten enligt 5 kap. 1 a § och förbudet mot utsläpp av tvättvatten och rester som separerats från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b § i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 §.

8 a §

Uppgifter för Ackrediteringstjänsten FINAS

179

Nationellt ackrediteringsorgan enligt MRV-förordningen och förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport är Ackrediteringstjänsten FINAS.

12 a §

Nekande av tillträde till hamn för fartyg och kvarhållande av fartyg som hänför sig till verkställigheten av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Transport- och kommunikationsverket ska neka tillträde till finska hamnar för fartyg som fått en utvisningsorder enligt artikel 25 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och som inte för finsk flagg.

Transport- och kommunikationsverket ska besluta att ett fartyg som för finsk flagg och som uppehåller sig i en finsk hamn ska kvarhållas, om fartyget under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder underlåter att fullgöra skyldigheten att inneha ett giltigt dokument om överensstämmelse enligt artikel 24 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, och om andra åtgärder för kontroll av efterlevnad inte har kunnat säkerställa efterlevnaden av skyldigheten. Transport- och kommunikationsverket ska också kvarhålla ett fartyg som för finsk flagg och som hör till ett rederi som med stöd av artikel 25 i den förordningen har fått en utvisningsorder i en annan medlemsstat. Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart undanröja ett beslut om kvarhållande när ett sådant dokument om överensstämmelse som avses ovan har utfärdats för fartyget. Ett beslut om kvarhållande ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nöd.

12 b §

Rätt att utföra inspektioner och få uppgifter om hamnars landströmsförsörjning

Transport- och kommunikationsverket har rätt att få tillträde till ett område, en lokal eller ett annat sådant utrymme till vilket tillträde är behövligt med tanke på den tillsyn av skyldigheter i fråga om tillhandahållande av landströmsförsörjning i hamn som avses i 7 a kap. 10 §, och att där utföra inspektioner och vidta andra åtgärder som tillsynen kräver.

Inspektionsrätten omfattar dock inte utrymmen som används för boende av permanent natur.

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter som är nödvändiga för skötseln av tillsynsuppgifterna i fråga om skyldigheten att tillhandahålla landströmsförsörjning av de hamninnehavare om vars skyldigheter det föreskrivs i 7 a kap. 10 § eller i Europeiska unionens rättsakter som gäller den verksamhet som avses i den paragrafen.

13 kap.

Särskilda bestämmelser

2 §

Behörighetsvillkor för utsedda inspektörer samt utnämning och kraven på god förvaltning

Transport- och kommunikationsverket kan på sin webbplats offentliggöra namnet på och kontaktuppgifterna till en inspektör samt dennes verksamhetsområde. Av webbplatsen ska framgå vilken uppgift inspektören har rätt att sköta.

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med

6 a) förbud mot utsläpp av grävatten enligt 5 kap. 1 a §,

8 a) förbud mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b §,

9 a) övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna enligt artiklarna 8–11, 11a och 12 i MRV-förordningen,

10 c) skyldigheterna i fråga om återvinning eller nedmontering av fartyg eller förberedelse för återvinning eller nedmontering av fartyg enligt artikel 6 i fartygsåtervinningsförordningen eller 8 a kap. 3 § i denna lag,

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *miljöskyddsförseelse i sjöfart* dömas till böter.

För miljöskyddsförseelse i sjöfart döms även en fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en sådan skyldighet enligt artiklarna 5 och 12 i fartygsåtervinningsförordningen eller 8 a kap. 4 § i denna lag som gäller förteckningar över farliga material eller en sådan skyldighet enligt 8 a kap. 2 § 1 eller 2 mom. som gäller intyg, och en i 7 kap. 11 a § avsedd leverantör av marina bränslen som uppsåtligen eller av oaktsamhet har levererat bränsle som inte motsvarar den specifikation som meddelats i det i den paragrafen avsedda överlåtelsebeviset för bränsle, eller som levererat ett bränsleprov som inte tagits på det sätt som föreskrivs i den paragrafen.

7 §

Begäran om omprövning

En part får begära omprövning hos Transport- och kommunikationsverket i fråga om följande beslut:

1) Transport- och kommunikationsverkets inspektion av fartyg eller någon annan handling som gäller fartyg och som utfärdats med stöd av denna lag eller ett beslut som fattats av ett erkänt klassificeringssällskap eller med anledning av en inspektion av en inspektör utsedd av Transport- och kommunikationsverket,

2) beslut om en avgift som en inspektör utsedd av Transport- och kommunikationsverket påfört för en åtgärd, ett beslut eller ett certifikat enligt denna lag, och

3) beslut om påförande av påföljdsavgifter enligt 7 b kap. 1 och 2 §.

Begäran om omprövning ska göras inom 30 dagar från delfäendet av beslutet eller påförandet av avgiften.

Transport- och kommunikationsverket ska avgöra en i denna paragraf avsedd begäran om omprövning inom två månader från det att begäran blev anhängig. Om beslutet utgör ett hinder för normal drift av fartyget ska beslut med anledning av en begäran om omprövning emellertid meddelas inom 14 dagar från det att begäran blev anhängig.

På omprövningsförfarandet tillämpas i övrigt vad som föreskrivs i förvaltningslagen.

8 §

Ändringssökande

Andra beslut än sådana som avses i 3 kap. 5 §, i 12 kap. 14 § och i 7 § i detta kapitel får överklagas genom besvär. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

9 §

Verkställighet av beslut

Behandling av en begäran om omprövning eller ändringssökande förhindrar inte verkställighet av ett beslut som meddelats med stöd av denna lag, om inte den myndighet som behandlar begäran om omprövning eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i lagens

- 1) 5 kap. 1 § och 7 kap. 9 b § 1 mom. träder i kraft den 1 juli 2025,
- 2) 7 kap. 9 b § 2 mom. träder i kraft den 1 januari 2029,
- 3) 5 kap. 1 a och 2 § och 7 b kap. 2 § träder i kraft den 1 januari 2030,
- 4) 6 kap. 2 § 3 mom. och 5 § 1 och 3 mom., 7 a kap. 1–8 och 12 § samt 8 a kap. 1–5 § träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

På ett ärende som gäller vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande och som vid ikraftträdandet av denna lag är anhängigt med stöd av 12 kap. 16 § i den lag som ändras genom denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

7.

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 § 3 punkten, 37 § 1 mom., 53 § och 57 § 2 mom., sådana de lyder, 2 § 3 punkten, 37 § 1 mom. och 53 § i lag 946/2018 och 57 § 2 mom. i lag 1083/2023, och

fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 946/2018, 169/2019, 738/2019, 670/2021 och 1083/2023, en ny 13 c-punkt, till 38 §, sådan den lyder i lag 946/2018, ett nytt 7 mom. och till 65 §, sådan den lyder i lag 646/2018, ett nytt 7 mom. som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

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

13 c) *Hongkongkonventionen* den i Hongkong ingångna internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, med senare ändringar,

37 §

Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater

Transport- och kommunikationsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen, MARPOL-konventionen, lastlinjekonventionen, barlastvattenkonventionen eller Hongkongkonventionen utför någon annan än en första besiktning och beviljar certifikat på basis av besiktningen. En sådan besiktning och ett certifikat som utfärdats på basis av den är likvärdiga med i detta kapitel avsedda besiktningar och certifikat.

38 §

Utsedda besiktningsmän

Transport- och kommunikationsverket kan på sin webbplats offentliggöra namnet på och kontaktuppgifterna till en utsedd besiktningsman samt dennes verksamhetsområde. Av webbplatsen ska framgå vilken uppgift besiktningsmannen har rätt att sköta.

53 §

Besiktningar för att förhindra förorening av miljön

Innan ett fartyg sätts i trafik som ett finskt fartyg ska det besiktas för att förhindra förorening av miljön i syfte att säkerställa att fartyget uppfyller kraven enligt miljöskyddslagen för sjöfarten. På besiktningar för att förhindra förorening av miljön tillämpas vad som föreskrivs i MARPOL-konventionen, Hongkongkonventionen, Helsingforskonventionen och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland samt i Europeiska unionens rättsakter.

För genomförande av MARPOL-konventionen, Hongkongkonventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska unionens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om utförandet av de besiktningar som avses i 1 mom.

57 §

Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat

För genomförande av SOLAS-konventionen, lastlinjekonventionen, MARPOL-konventionen, Hongkongkonventionen, non-SOLAS-direktivet, fiskefartygsdirektivet och fartygsåtervinningsförordningen samt av övriga internationella förpliktelser meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas.

65 §

Utsedda skeppsmätare

Transport- och kommunikationsverket får på sin webbplats offentliggöra namnet på och kontaktuppgifterna till en utsedd skeppsmätare samt dennes verksamhetsområde. Av webbplatsen ska framgå vilken uppgift skeppsmätaren har rätt att sköta.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

8.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 5 punkten, sådan den lyder i lagarna 861/2016 och 170/2019, och
fogas till 11 §, sådan den lyder i lag 877/2014, ett nytt 4 mom. som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag och i förordningar som utfärdas med stöd av den avses med

- 5) internationella konventioner
 - a) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan *SOLAS-konventionen*, jämte ändringar,
 - b) protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983),
 - c) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan *STCW-konventionen*,
 - d) 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977),
 - e) 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),
 - f) konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979),
 - g) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996),
 - h) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968),
 - i) 2006 års konvention om arbete till sjöss (FördrS 52/2013),
 - j) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 93/2010),
 - k) 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS 4/2009),
 - l) 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (FördrS 14/2017),
 - m) den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (FördrS 38/2017),
 - n) internationella Hongkongkonvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning,
 - o) 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (1400/2019),

11 §

Inspektion eller undersökning av fartyg

Inspektion eller undersökning av ett finskt fartyg ska också förrättas om Transport- och kommunikationsverket av en annan part i Hongkongkonventionen får kännedom om en

överträdelse av en skyldighet som gäller fartyget enligt den konventionen. Transport- och kommunikationsverket ska i enlighet med Hongkongkonventionen underrätta den avtalslutande part som rapporterat den påstådda överträdelsen om de åtgärder som har vidtagits med anledning av den påstådda överträdelsen.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

9.

Lag

om upphävande av lagen om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs lagen om ändring av 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (1403/2019).

2 §

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

10.

Lag

om ändring av avfallslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i avfallslagen (646/2011) 108 § 2 mom., 108 a § och 147 § 2 mom. 23 och 24 punkten, sådana de lyder, 108 § 2 mom. i lag 626/2017, 108 a § i lag 967/2018 och 147 § 1 mom. 23 och 24 punkten i lag 714/2021, och
fogas till lagen nya 108 b och 108 c § och till 147 § 2 mom., sådant det lyder i lag 714/2021, en ny 25 punkt som följer:

108 §

Internationell avfallstransport och transport av fartyg för nedmontering

Bestämmelser om transport av fartyg för nedmontering finns i 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, nedan *fartygsåtervinningsförordningen*, och den i Hongkong den 15 maj 2009 ingångna internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, nedan *Hongkongkonventionen*.

108 a §

Myndigheternas uppgifter vid genomförande av fartygsåtervinningsförordningen och Hongkongkonventionen

Behörig myndighet enligt artikel 3.1.11 i fartygsåtervinningsförordningen och artikel 2.3 i Hongkongkonventionen är det regionförvaltningsverk som beviljar auktorisering enligt artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen och artikel 6 i Hongkongkonventionen, och den närings- trafik- och miljöcentral som utövar tillsyn över anläggningen som beviljats auktorisering.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland och Transport- och kommunikationsverket samarbetar för att följa genomförandet av fartygsåtervinningen och för att förebygga sådant kringgående och sådan överträdelse av fartygsåtervinningsförordningen som avses i artikel 22 i den förordningen och av Hongkongkonventionen.

Finlands miljöcentral fungerar vid behov som expertmyndighet när det är meningen att ett fartyg ska transporteras för nedmontering till en i artikel 15 i fartygsåtervinningsförordningen avsedd fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland.

108 b §

Fartygsåtervinningsplan och förhandsmeddelanden om överföring och nedmontering av fartyg

Utöver vad som föreskrivs i fartygsåtervinningsförordningen, ska fartygsåtervinningsanläggningen för ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen utarbeta en fartygsåtervinningsplan i enlighet med regel 9 i bilagan till den konventionen. Planen ska utarbetas på finska eller svenska. Om en fartygsåtervinningsplan utarbetas för ett utländskt fartyg ska fartygsåtervinningsanläggningen översätta planen till

engelska, franska eller spanska om administrationen i fartygets flaggstat kräver det. Fartygsåtervinningsanläggningen ska lämna fartygsåtervinningsplanen till det behöriga regionförvaltningsverket för godkännande minst 45 dygn innan anläggningen tar emot ett fartyg som omfattas av Hongkongkonventionens tillämpningsområde för att nedmonteras. Utöver planen ska fartygsåtervinningsanläggningen till det behöriga regionförvaltningsverket meddela de uppgifter som avses i regel 24.2 i bilagan till Hongkongkonventionen.

Regionförvaltningsverket ska inom tre dygn meddela fartygsåtervinningsanläggningen, fartygets ägare och Transport- och kommunikationsverket om att det har mottagit fartygsåtervinningsplanen. Regionförvaltningsverket godkänner en i artikel 7.3 första stycket i fartygsåtervinningsförordningen och i Hongkongkonventionen avsedd fartygsåtervinningsplan och meddelar fartygsåtervinningsanläggningen ett skriftligt beslut om godkännandet. Regionförvaltningsverket ska sända det i Hongkongkonventionen avsedda beslutet om fartygsåtervinningsplanen för kännedom till fartygsägaren, närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen, Transport- och kommunikationsverket och Finlands miljöcentral.

När ett internationellt återvinningsintyg har utfärdats för ett fartyg enligt vad som föreskrivs i 8 a kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten, ska fartygsåtervinningsanläggningen lämna det behöriga regionförvaltningsverket och den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen ett meddelande om den planerade starten av nedmonteringen i enlighet med regel 24.3 i bilagan till Hongkongkonventionen.

Närmare bestämmelser om innehållet i den fartygsåtervinningsplan och de meddelanden som avses i denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.

108 c §

Intyg om slutförande av nedmontering av fartyg

När ett fartyg helt eller delvis har nedmonterats i enlighet med fartygsåtervinningsplanen och kraven i Hongkongkonventionen, ska fartygsåtervinningsanläggningen upprätta ett intyg om slutförande i enlighet med regel 25 i bilagan till konventionen. Intyget ska upprättas i enlighet med formuläret i tillägg 7 till konventionen och till det ska fogas en rapport om tillbud och olyckor som har orsakat skada för människors hälsa eller miljön. Intyget ska lämnas till det behöriga regionförvaltningsverket och den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen inom 14 dygn från det att nedmonteringen slutfördes.

Regionförvaltningsverket ska sända intyget om slutförande till Transport- och kommunikationsverket.

Närmare bestämmelser om innehållet i intyg om slutförande får utfärdas genom förordning av statsrådet.

147 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än vad som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet

—23) bryter mot restriktionen enligt artikel 4.1 i kvicksilverförordningen av import för bortskaffande som avfall, skyldigheten enligt artikel 10.4 i den förordningen att utrusta tandvårdsinrättningar med amalgamavskiljare som uppfyller kraven eller kravet att underhålla amalgamavskiljare, skyldigheten enligt artikel 10.6 i den förordningen att ordna avfallshantering för amalgamavfall, kravet enligt artikel 11 i den förordningen på bortskaffande

11.

Lag

om ändring av 169 och 221 a § i miljöskyddslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i miljöskyddslagen (527/2014) 221 a §, sådan den lyder i lagarna 327/2016 och 627/2017, samt
fogas till 169 §, sådan den lyder i lag 1166/2018, ett nytt 2 mom.
som följer:

169 §

Inspektion vid olyckor, olägenheter och överträdelser

Om det är fråga om en sådan inspektion av en fartygsåtervinningsanläggning som avses i artikel 9.4 eller artikel 10.1.2 i den i Hongkong den 15 maj 2009 ingångna internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, nedan *Hongkongkonventionen*, eller om överträdelse av skyldigheterna i den konventionen, ska tillsynsmyndigheten och arbetarskyddsmyndigheten trots sekretessbestämmelserna om affärshemligheter lämna de uppgifter om inspektionen, om de åtgärder som vidtagits med anledning av inspektionen och om brott mot konventionen som förutsätts enligt konventionen på engelska till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland för rapportering. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland ska i enlighet med artikel 9, 10 och 12 i Hongkongkonventionen till den konventionsslutande part som gjort anmälan och till Internationella sjöfartsorganisationen lämna uppgifter om överträdelser av skyldigheterna i fråga om fartygsåtervinningsanläggningar och om åtgärder som vidtagits med anledning av överträdelserna. Tillsynsmyndigheten och arbetarskyddsmyndigheten ska också i enlighet med artikel 21 i 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, nedan *fartygsåtervinningsförordningen*, anmäla överträdelser som gäller fartygsåtervinningsanläggningar och de åtgärder som vidtagits med anledning av överträdelserna till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, som lämnar uppgifterna till Europeiska kommissionen i enlighet med den artikeln.

221 a §

Särskilda bestämmelser om nedmontering av fartyg

Vid behandlingen av ett tillståndsärende enligt denna lag som gäller en anläggning där sådana fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fartygsåtervinningsförordningen nedmonteras, ska miljöskyddskraven enligt artikel 13 i den förordningen beaktas. Om det vid anläggningen dessutom nedmonteras fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen, ska anläggningen vara auktoriserad enligt den konventionen att bedriva fartygsåtervinning. Auktorisering enligt Hongkongkonventionen beviljas om anläggningen uppfyller de miljöskyddskrav som anges i regel 16–23 i bilagan till den konventionen.

För auktorisering som avses i 1 mom. krävs det utöver vad som föreskrivs i denna lag att arbetarskyddsmyndigheten i sitt utlåtande anser att anläggningen uppfyller arbetarskyddskraven

i fartygsåtervinningsförordningen och Hongkongkonventionen. Arbetarskyddsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om arbetarskydd vid fartygsåtervinningsanläggningen med tillämpning av vad som föreskrivs i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006). Utöver vad som föreskrivs i 93 § i denna lag, ska en auktorisering att bedriva fartygsåtervinning återkallas när arbetarskyddsmyndigheten anser att kraven i fråga om arbetarskydd inte längre uppfylls.

En i 1 mom. avsedd auktorisering enligt Hongkongkonventionen att bedriva fartygsåtervinning kan beviljas för högst fem år åt gången. Om auktorisering beviljas ska miljötillståndet för anläggningen förenas med en auktorisering enligt formuläret i tillägg 5 till Hongkongkonventionen på finska och engelska.

Regionförvaltningsverket ska i enlighet med artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen och Internationella sjöfartsorganisationen i enlighet med artiklarna 7 och 12 i Hongkongkonventionen informera Europeiska kommissionen om tillstånd som beviljats fartygsåtervinningsanläggningar och om ändringar i tillstånd. Uppgifterna ska också lämnas till miljöministeriet.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

12.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 1 punkten, sådan den lyder
i lag 1183/2023, som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också:

1) en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), en avgift på grund av växthusgasintensitet enligt 7 b kap. 1 § i den lagen och en avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning enligt 7 b kap. 2 § i den lagen,

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Helsingfors den 17 oktober 2024

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikations- och inrikesminister Lulu Ranne

**INTERNATIONELLA
HONGKONGKONVENTIONEN OM SÄKER
OCH MILJÖRIKTIG
FARTYGSÅTERVINNING, 2009**

DE KONVENTIONSSLUTANDE PARTERNA

SOM NOTERAR en ökande oro för säkerhet, hälsa, miljön och välfärdsaspekter inom fartygsåtervinningsbranschen,

SOM KONSTATERAR att återvinning av fartyg bidrar till hållbar utveckling och är därigenom det bästa alternativet för uttjänta fartyg,

SOM ERINRAR OM resolution A.962(23), antagen av Internationella sjöfartsorganisationens församling (Guidelines on Ship Recycling); ändringar i riktlinjerna antagna genom resolution A.980(24); överenskommelse VI/24 av sjätte mötet för parterna i Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall, om antagande av tekniska riktlinjer för miljöriktig hantering av fullständig och partiell fartygsdemontering; och riktlinjer godkända av internationella arbetsbyråns styrelse vid dess 289:e möte (Hälsa och säkerhet vid upphuggning av fartyg: Riktlinjer för asiatiska länder och Turkiet),

SOM ÄVEN ERINRAR OM resolution A.981(24), genom vilken Internationella sjöfartsorganisationen begärde att dess kommitté för skydd av den marina miljön skulle ta fram ett rättsligt bindande instrument för fartygsåtervinning,

SOM OCKSÅ NOTERAR Internationella arbetsorganisationens roll vad gäller skyddet av hälsan och säkerheten av dem som arbetar inom fartygsåtervinning,

SOM VIDARE NOTERAR rollen av Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall i fråga om att skydda människors hälsa och miljön mot skadliga effekter som sådant avfall kan medföra,

**HONG KONG INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFE
AND ENVIRONMENTALLY
SOUND RECYCLING OF SHIPS,
2009**

**THE PARTIES TO THIS
CONVENTION,**

NOTING the growing concerns about safety, health, the environment and welfare matters in the ship recycling industry,

RECOGNIZING that recycling of ships contributes to sustainable development and, as such, is the best option for ships that have reached the end of their operating life,

RECALLING resolution A.962(23), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization (Guidelines on Ship Recycling); amendments to the Guidelines adopted by resolution A.980(24); Decision VI/24 of the Sixth Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, which adopted Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships; and the Guidelines approved by the 289th session of the Governing Body of the International Labour Office (Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey),

RECALLING ALSO resolution A.981(24), by which the Assembly of the International Maritime Organization requested the Organization's Marine Environment Protection Committee to develop a

SOM UPPMÄRKSAMMAR den försiktighetsprincip som ingår i princip 15 i Riodeklarationen om miljö och utveckling och till vilken hänvisas i resolution MEPC.67(37) antagen av organisationens kommitté för skydd av den marina miljön den 15 september 1995,

SOM OCKSÅ UPPMÄRKSAMMAR behovet att främja ersättandet av farliga material vid byggande och underhåll av fartyg med mindre farliga material, eller helst helt ofarliga material, utan att ge avkall på fartygets säkerhet, sjöpersonalens hälsa och säkerhet och fartygets driftseffektivitet,

SOM FÖRESATT SIG att med ett rättsligt bindande instrument effektivt avhjälpa miljörisker, arbetsmiljörisker och säkerhetsrisker som hänför sig till fartygsåtervinning, med beaktande av särdragen inom sjötransporter och behovet av att säkerställa smidigt undandragande för fartyg som nått slutet av sin operativa livslängd,

SOM BETÄNKER ATT dessa mål nås bäst genom en internationell konvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning,

HAR ENATS OM följande:

legally-binding instrument on ship recycling,

NOTING ALSO the role of the International Labour Organization in protecting the occupational safety and health of workers involved in ship recycling,

NOTING FURTHER the role of the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal in protecting human health and the environment against the adverse effects which may result from such wastes,

MINDFUL of the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEPC.67(37), adopted by the Organization's Marine Environment Protection Committee on 15 September 1995,

MINDFUL ALSO of the need to promote the substitution of hazardous materials in the construction and maintenance of ships by less hazardous, or preferably, non-hazardous materials, without compromising the ships' safety, the safety and health of seafarers and the ships' operational efficiency,

RESOLVED to effectively address, in a legally-binding instrument, the environmental, occupational health and safety risks related to ship recycling, taking into account the particular characteristics of maritime transport and the need to secure the smooth withdrawal of ships that have reached the end of their operating lives,

ARTIKEL 1
Allmänna skyldigheter

- 1 Varje konventionsstat ska se till att konventionens regler får fullständig och total effekt för att förhindra, reducera, minimera och så långt det är praktiskt möjligt, eliminera olyckor, skador och andra negativa effekter på människors hälsa och miljön som orsakas av fartygsåtervinning, samt förstärka fartygssäkerheten, skyddet för människors hälsa och miljön under hela fartygets drifttid.
- 2 Inga bestämmelser i denna konvention ska tolkas så att de förhindrar parterna, enskilt eller tillsammans, att införa strängare regler i överensstämmelse med internationell rätt när det gäller säker och miljöriktig fartygsåtervinning i syfte att hindra, reducera eller minimera negativa effekter på människors hälsa och miljön.
- 3 Konventionsstaterna ska samarbeta för att uppnå ett effektivt genomförande, uppfyllande och efterlevnad av konventionen.
- 4 Konventionsstaterna ska sträva efter att fortsätta utveckla tekniker och metoder att bidra till en säker och miljöriktig fartygsåtervinning.
- 5 Konventionens bilaga ska ses som en del av konventionen. Om inget annat uttryckligen anges, ska hänvisningar till konventionen också ses som hänvisningar till bilagan.

ARTIKEL 2

CONSIDERING that these objectives may best be achieved by the conclusion of an International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships,

HAVE AGREED as follows:
ARTICLE 1
General obligations

- 1 Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to prevent, reduce, minimize and, to the extent practicable, eliminate accidents, injuries and other adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling, and enhance ship safety, protection of human health and the environment throughout a ship's operating life.
- 2 No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a Party from taking, individually or jointly, more stringent measures consistent with international law, with respect to the safe and environmentally sound recycling of ships, in order to prevent, reduce or minimize any adverse effects on human health and the environment.
- 3 Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation of, compliance with and enforcement of this Convention.
- 4 The Parties undertake to encourage the continued development of technologies and practices which contribute to safe and environmentally sound Ship Recycling.
- 5 The Annex to this Convention forms an integral part of it. Unless expressly provided for otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annex.

ARTICLE 2

Definitioner

Om inget annat anges gäller i denna konvention följande:

1 *Konventionen* avser den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009.

2 *Administration* avser regeringen i den stat vars flagg fartyget har rätt att föra eller under vars myndighet fartyget lyder.

3 *Behörig/a myndighet/er* avser statlig/a myndighet/er som är utsedd/a av en konventionsstat att ansvara för uppgifter på ett eller flera geografiskt/a område/n eller expertområde/n relaterade till fartygsåtervinningsanläggningar inom statens jurisdiktion.

4 *Organisation* avser Internationella sjöfartsorganisationen.

5 *Generalsekreterare* avser organisationens generalsekreterare.

6 *Kommitté* avser organisationens kommitté för skydd av den marina miljön.

7 *Fartyg* avser alla typer av fartyg som används eller har använts i marina miljöer, inklusive undervattensfartyg, flytande farkoster, flytande plattformar, självlyftande plattformar, flytande lagringsenheter (FSU), samt flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO), liksom även sådana fartyg som har blivit rensade på utrustning eller blir bogserade.

8 *Bruttodräktighet* avser den bruttodräktighet som räknas ut enligt reglerna för tonnagemätning i bilaga I till 1969 års internationella konvention om skeppsmätning eller annan konvention som kan komma att ersätta den.

9 *Farligt material* avser alla material eller ämnen som kan vara skadliga för människors hälsa, och/eller miljön.

10 *Fartygsåtervinning* avser aktiviteten att helt eller delvis ta isär ett fartyg på en fartygsåtervinningsanläggning för att ta till vara delar och material för omarbetning och återanvändning, samtidigt som farliga material och ämnen tas om hand, vilket också innefattar lagring och behandling av delar och material på plats; vidare bearbetning eller bortforsling till andra anläggningar omfattas dock inte.

Definitions

For the purposes of this Convention, unless expressly provided otherwise:

1 "*Convention*" means the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.

2 "*Administration*" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly, or under whose authority it is operating.

3 "*Competent Authority(ies)*" means a governmental authority or authorities designated by a Party as responsible, within specified geographical area(s) or area(s) of expertise, for duties related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party as specified in this Convention.

4 "*Organization*" means the International Maritime Organization.

5 "*Secretary-General*" means the Secretary-General of the Organization.

6 "*Committee*" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

7 "*Ship*" means a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, self elevating platforms, Floating Storage Units (FSUs), and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), including a vessel stripped of equipment or being towed.

8 "*Gross tonnage*" means the gross tonnage (GT) calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor convention.

9 "*Hazardous Material*" means any material or substance which is liable to create hazards to human health and/or the environment.

11 *Fartygsåtervinningsanläggning* avser ett angivet område som är en plats, ett varv eller en anläggning som används för att återvinna fartyg.

12 *Fartygsåtervinningsföretag* avser den som äger fartygsåtervinningsanläggningen eller en annan organisation eller en fysisk eller juridisk person som har åtagit sig ansvaret för att genomföra fartygsåtervinningsverksamheten i stället för ägaren till fartygsåtervinningsanläggningen och som därigenom har övertagit alla rättigheter och skyldigheter som åläggs återvinningsföretaget enligt konventionen.

10 “*Ship Recycling*” means the activity of complete or partial dismantling of a ship at a Ship Recycling Facility in order to recover components and materials for reprocessing and re-use, whilst taking care of hazardous and other materials, and includes associated operations such as storage and treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal in separate facilities.

11 “*Ship Recycling Facility*” means a defined area that is a site, yard or facility used for the recycling of ships.

12 “*Recycling Company*” means the owner of the Ship Recycling Facility or any other organization or person who has assumed the responsibility for operation of the Ship Recycling activity from the owner of the Ship Recycling Facility and who on assuming such responsibility has agreed to take over all duties and responsibilities imposed by this Convention.

ARTIKEL 3 Tillämpning

1 Om inget annat uttryckligen föreskrivs i denna konvention, ska den tillämpas på

.1 fartyg som har rätt att föra en konventionsstats flagg eller lyder under dess myndighet,

.2 fartygsåtervinningsanläggningar som verkar inom en konventionsstats jurisdiktion.

2 Konventionen ska inte tillämpas på krigsfartyg, marina stödtrupper eller andra fartyg som ägs eller drivs av en konventionsstat och som för tillfället enbart används i statlig, icke-kommersiell tjänst. Varje konventionsstat ska genom att anta lämpliga åtgärder som inte inverkar menligt på sådana fartygs insatser eller operativa kapacitet, säkerställa att dessa fartyg handhas på ett sätt som överensstämmer med denna konvention, i den mån detta är rimligt och praktiskt möjligt.

ARTICLE 3 Application

1 Unless expressly provided otherwise in this Convention, this Convention shall apply to:

.1 ships entitled to fly the flag of a Party or operating under its authority;

.2 Ship Recycling Facilities operating under the jurisdiction of a Party.

2 This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a Party and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities

3 Konventionen ska inte tillämpas på fartyg med bruttodräktighet mindre än 500 eller fartyg som under hela sin livslängd bara trafikerar flaggstatens vatten. Varje konventionsstat ska genom att anta lämpliga åtgärder säkerställa att dessa fartyg handhas på ett sätt som överensstämmer med denna konvention, i den mån detta är rimligt och praktiskt möjligt.

4 Konventionsstaterna ska tillämpa bestämmelserna i denna konvention på fartyg som för annat än en konventionsstats flagg på ett sådant sätt att dessa fartyg inte ges en förmånligare behandling.

ARTIKEL 4 Kontroll av fartygsåtervinning

1 Varje konventionsstat ska kräva att fartyg som har rätt att föra dess flagg eller lyder under dess myndighet efterlever konventionens föreskrifter och vidta effektiva åtgärder för att säkerställa efterlevnad av föreskrifterna.

2 Varje konventionsstat ska kräva att fartygsåtervinningsanläggningarna inom dess jurisdiktion efterlever konventionens föreskrifter och vidta effektiva åtgärder för att säkerställa efterlevnad av föreskrifterna.

ARTIKEL 5 Besiktning och certifiering av fartyg

Varje konventionsstat ska se till fartyg som för dess flagg eller agerar under dess myndighet och är föremål för besiktning och certifiering, också är besiktigade och certifierade i enlighet med bestämmelserna i konventionens bilaga.

ARTIKEL 6

of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

3 This Convention shall not apply to ships of less than 500 GT or to ships operating throughout their life only in waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State whose flag the ship is entitled to fly.

However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

4 With respect to ships entitled to fly the flag of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

ARTICLE 4 Controls related to Ship Recycling

1 Each Party shall require that ships entitled to fly its flag or operating under its authority comply with the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

2 Each Party shall require that Ship Recycling Facilities under its jurisdiction comply with the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

ARTICLE 5 Survey and certification of ships

Each Party shall ensure that ships flying its flag or operating under its authority and subject to survey and certification are surveyed and certified in accordance with the regulations in the Annex.

Auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar

Varje konventionsstat ska se till att de fartygsåtervinningsanläggningar inom dess jurisdiktion som återvinner sådana fartyg som konventionen omfattar eller fartyg som får liknande behandling enligt artikel 3.4 i denna konvention, är auktoriserade enligt bestämmelserna i bilagan.

ARTIKEL 7 Utbyte av information

En konventionsstat som beviljat auktorisering till fartygsåtervinningsanläggningar ska på begäran förse organisationen samt de konventionsstater som framlägger en begäran relevant information med avseende på denna konvention om de uppgifter som legat till grund för auktoriseringen. Informationsutbytet ska ske snabbt och utan dröjsmål.

ARTIKEL 8 Inspektion av fartyg

1 Ett fartyg som omfattas av denna konvention får inspekteras i en annan konventionsstats hamn eller havsterminal av denna stats vederbörligen bemyndigade tjänstemän för att avgöra om fartyget efterlever konventionens regler. Med undantag för vad som föreskrivs i punkt 2 begränsas inspektionen till att kontrollera att det ombord finns antingen ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material eller ett internationellt återvinningsintyg som, om det är giltigt, ska godkännas.
2 Om ett fartyg inte har ett giltigt intyg eller om det föreligger starka skäl att tro att

.1 fartygets skick eller utrustning i stor utsträckning avviker från uppgifterna i intyget och/eller del I i förteckningen över farliga material, eller

.2 det inte finns någon plan för hur del I i förteckningen över farliga material ska ses över får en utökad inspektion företas med beaktande av riktlinjer från organisationen.

ARTICLE 6 Authorization of Ship Recycling Facilities

Each Party shall ensure that Ship Recycling Facilities that operate under its jurisdiction and that recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4 of this Convention, are authorized in accordance with the regulations in the Annex.

ARTICLE 7 Exchange of information

For the Ship Recycling Facilities authorized by a Party, such Party shall provide to the Organization, if requested, and to those Parties which request it, relevant information, in regard to this Convention, on which its decision for authorization was based. The information shall be exchanged in a swift and timely manner.

ARTICLE 8 Inspection of ships

1 A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2, any such inspection is limited to verifying that there is on board either an International Certificate on Inventory of Hazardous Materials or an International Ready for Recycling Certificate, which, if valid, shall be accepted.

2 Where a ship does not carry a valid certificate or there are clear grounds for believing that:

ARTIKEL 9

Uppdagande av överträdelser

- 1 Konventionsstaterna ska samarbeta för att upptäcka överträdelser och genomföra bestämmelserna i denna konvention.
- 2 Då det finns tillräckliga belägg för att ett fartyg agerar, har agerat eller har för avsikt att agera i strid med någon av konventionens bestämmelser får den konventionsstat som har belägget begära att fartyget ska inspekteras när fartyget når en hamn eller havsterminal inom en konventionsstats jurisdiktion. Rapporten om en sådan inspektion ska skickas till den konventionsstat som begärde inspektionen, den administration under vars myndighet fartyget lyder och organisationen för vidtagande av lämpliga åtgärder.
- 3 Om fartyget befinns ha brutit mot konventionens bestämmelser får den konventionsstat som utför inspektionen vidta åtgärder för att varna, kvarhålla, avvisa eller utestänga fartyget från sina hamnar. En konventionsstat som vidtar sådana åtgärder ska omedelbart underrätta fartygets administration samt organisationen.
- 4 Om en konventionsstat mottar en begäran om inspektion från en annan konventionsstat tillsammans med tillräckliga belägg för att en fartygsåtervinningsanläggning agerar, har agerat eller har för avsikt att agera i strid med någon av konventionens bestämmelser ska den förstnämnda konventionsstaten inspektera fartygsåtervinningsanläggningen inom sin jurisdiktion och upprätta en rapport. Rapporten ska skickas till den konventionsstat som begärde inspektionen, inklusive information om vilka åtgärder som har vidtagits eller eventuellt kommer att vidtas, samt till organisationen för lämpliga åtgärder.

.1 the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, and/or Part I of the Inventory of Hazardous Materials; or

.2 there is no procedure implemented on board the ship for the maintenance of Part I of the Inventory of Hazardous Materials;
a detailed inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.

ARTICLE 9

Detection of violations

- 1 Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Convention.
- 2 When there is sufficient evidence that a ship is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision in this Convention, a Party holding the evidence may request an investigation of this ship when it enters the ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party. The report of such an investigation shall be sent to the Party requesting it, to the Administration of the ship concerned and to the Organization, so that action may be taken as appropriate.
- 3 If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action shall immediately inform the Administration of the ship concerned and the Organization.
- 4 If a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a Ship Recycling Facility is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision of this Convention, a Party should investigate this Ship Recycling

ARTIKEL 10 Överträdelser

1 Alla överträdelser mot konventionens regler ska vara förbjudna genom nationell lagstiftning och

.1 beträffande fartyg ska sanktioner vara föreskrivna i administrationens lagstiftning, oavsett var överträdelsen sker. Om en konventionsstat informerar administrationen om en överträdelse ska administrationen undersöka saken och den får även begära att konventionsstaten lämnar ytterligare bevis för den påstådda överträdelsen. Om administrationen anser att tillräckliga bevis föreligger för att kunna väcka talan med anledning av den påstådda överträdelsen, ska den påbörja rättegångarna så fort som möjligt i enlighet med sin lagstiftning. Administrationen ska omedelbart underrätta den konventionsstat som anmälde den påstådda överträdelsen och organisationen om de åtgärder som vidtagits. Om administrationen inte har vidtagit några åtgärder inom ett år efter att den mottagit informationen, ska den underrätta den anmälande konventionsstaten och organisationen om varför inga åtgärder vidtagits.

.2 beträffande fartygsåtervinningsanläggningar ska sanktioner vara föreskrivna enligt lagstiftningen i den konventionsstat inom vars jurisdiktion fartygsåtervinningsanläggningen ligger. Om konventionsstaten informeras av en annan konventionsstat om en överträdelse ska konventionsstaten undersöka saken och den får även begära att den anmälande konventionsstaten lämnar ytterligare bevis för den påstådda överträdelsen. Om konventionsstaten anser att tillräckliga bevis föreligger för att kunna väcka talan med anledning av den påstådda överträdelsen, ska den påbörja rättegångarna så fort som möjligt i enlighet med sin lagstiftning. Konventionsstaten ska omedelbart underrätta den anmälande konventionsstaten och organisationen om de åtgärder som vidtagits. Om konventionsstaten inte har vidtagit några åtgärder inom ett år efter att mottagit informationen, ska den

Facility operating under its jurisdiction and make a report. The report of any such investigation shall be sent to the Party requesting it, including information on action taken or to be taken, if any, and to the Organization for appropriate action.

ARTICLE 10 Violations

1 Any violation of the requirements of this Convention shall be prohibited by national laws and:

.1 in the case of a ship, sanctions shall be established under the law of the Administration, wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation by a Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken;

.2 in the case of a Ship Recycling Facility, sanctions shall be established under the law of the Party having jurisdiction over the Ship Recycling Facility. If the Party is informed of such a violation by another Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence

underrätta den anmälade konventionsstaten och organisationen om varför inga åtgärder vidtagits.

2 Alla överträdelser av bestämmelserna i denna konvention ska vara förbjudna inom varje konventionsstats jurisdiktion och varje konventionsstat ska ha föreskrivit sanktioner i sin lagstiftning. Närhelst en överträdelse sker ska konventionsstaten antingen

.1 se till att vidta rättsliga åtgärder i enlighet med sin lagstiftning, eller

.2 delge fartygets administration de uppgifter om och bevis på en överträdelse som konventionsstaten eventuellt har i sin besittning.

3 De sanktioner som föreskrivs i en konventionsstats lagstiftning i enlighet med denna artikel ska vara adekvata för att överallt avskräcka från överträdelser mot konventionens bestämmelser.

of the alleged violation. If the Party is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Party shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Party has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken.

2 Any violation of the requirements of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

.1 cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

.2 furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

3 The sanctions provided for by the laws of a Party pursuant to this Article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

ARTIKEL 11

Otillbörlig försening och kvarhållande av fartyg

1 Alla tänkbara åtgärder ska vidtas för att undvika att ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas enligt artiklarna 8, 9 eller 10 i denna konvention.

2 Om ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas enligt artiklarna 8, 9 eller 10 i denna konvention, har det rätt till kompensation för eventuella förluster eller skador som det åsamkats.

ARTIKEL 12

Förmedling av information

ARTICLE 11

Undue delay or detention of ships

1 All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 8, 9 or 10 of this Convention.

2 When a ship is unduly detained or delayed under Article 8, 9 or 10 of this Convention, it shall be entitled

Varje konventionsstat ska rapportera till organisationen följande information, som organisationen sprider vidare på lämpligt sätt:

.1 en förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som är auktoriserade i enlighet med denna konvention och verkar under konventionsstatens jurisdiktion,

.2 kontaktinformation till behörig/a myndighet/er inklusive en enda kontaktpunkt för konventionsstaten,

.3 en förteckning över erkända organisationer och utsedda inspektörer som är behöriga att för konventionsstatens räkning handha uppgifter som hänför sig till fartygsåtervinning enligt denna konvention samt över de särskilda skyldigheter och villkor gällande den delegerade behörigheten,

.4 en årlig förteckning över fartyg som för konventionsstatens flagg och för vilka ett internationellt återvinningsintyg har utfärdats, inklusive namnet på återvinningsföretaget och uppgift om var fartygsåtervinningsanläggningen är belägen,

.5 en årlig förteckning över fartyg som återvunnits inom konventionsstatens jurisdiktion,

.6 information om överträdelser mot konventionen, och

.7 åtgärder som vidtagits gentemot fartyg och fartygsåtervinningsanläggningar inom konventionsstatens jurisdiktion.

ARTIKEL 13 **Tekniskt bistånd och samarbete**

1 Konventionsstaterna åtar sig att antingen direkt eller genom organisationen och andra

to compensation for any loss or damage suffered.

ARTICLE 12 **Communication of information**

Each Party shall report to the Organization and the Organization shall disseminate, as appropriate, the following information:

.1 a list of Ship Recycling Facilities authorized in accordance with this Convention and operating under the jurisdiction of that Party;

.2 contact details for the Competent Authority(ies), including a single contact point, for that Party;

.3 a list of the recognized organizations and nominated surveyors which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of Ship Recycling in accordance with this Convention, and the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations or nominated surveyors;

.4 an annual list of ships flying the flag of that Party to which an International Ready for Recycling Certificate has been issued, including the name of the Recycling Company and location of the Ship Recycling Facility as shown on the certificate;

.5 an annual list of ships recycled within the jurisdiction of that Party;

.6 information concerning violations of this Convention; and

.7 actions taken towards ships and Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of that Party.

ARTICLE 13 **Technical assistance and co-operation**

internationella organ, på det sätt som är lämpligt, tillhandahålla tekniskt bistånd för säker och miljöriktig fartygsåtervinning till konventionsstater som begär bistånd med att

- .1 utbilda personal,
- .2 säkerställa tillgången av lämplig teknik, utrustning och anordningar,
- .3 inleda gemensamma forsknings- och utvecklingsprogram, och
- .4 vidta andra åtgärder för ett effektivt genomförande av denna konvention med tillhörande riktlinjer från organisationen.

2 Konventionsstaterna åtar sig att samarbeta aktivt i enlighet med sina nationella lagar, föreskrifter och riktlinjer i fråga om överföring av metoder och teknik för hantering av säker och miljöriktig fartygsåtervinning.

ARTIKEL 14 Tvistlösning

Konventionsstaterna ska lösa alla tvister sinsemellan gällande tolkning eller tillämpning av denna konvention genom förhandling eller annan fredlig metod som de enats om, däribland undersökningsförfarande, medling, förlikningsförfarande, skiljedom, rättsligt avgörande, eller anlitanande av regionala byråer eller arrangemang.

ARTIKEL 15 Förhållande till internationell rätt och andra internationella avtal

1 Inga bestämmelser i denna konvention ska påverka staternas rättigheter och skyldigheter enligt Förenta nationernas havsrättskonvention från 1982 och enligt internationell sedvanerätt till sjöss.
2 Bestämmelserna i denna konvention ska inte heller påverka konventionsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt andra relevanta och tillämpbara internationella överenskommelser.

1 Parties undertake, directly or through the Organization and other international bodies, as appropriate, in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships, to provide support for those Parties which request technical assistance:

- .1 to train personnel;
- .2 to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;
- .3 to initiate joint research and development programmes; and
- .4 to undertake other actions aimed at the effective implementation of this Convention and of guidelines developed by the Organization related thereto.

2 Parties undertake to co-operate actively, subject to their national laws, regulations and policies, in the transfer of management systems and technology in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships.

ARTICLE 14 Dispute settlement

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation or any other peaceful means agreed upon by them, which may include enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, or resort to regional agencies or arrangements.

ARTICLE 15 Relationship with international law and other international agreements

1 Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the

ARTIKEL 16
**Undertecknande, ratifikation, godtagande,
godkännande och anslutning**

1 Denna konvention ska vara öppen för undertecknande av samtliga stater i organisationens högkvarter från den 1 september 2009 till 31 augusti 2010 och är därefter öppen för anslutning av andra stater.

2 Stater kan bli konventionsstater på något av följande sätt:

.1 undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

.2 undertecknande med förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller

.3 anslutning.

3 Ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning ska göras genom att deponering av vederbörligt instrument hos generalsekreteraren.

4 Om en stat omfattar två eller flera territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas i frågor som omfattas av denna konvention får vid undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning förklara att konventionen ska omfatta alla dess territoriella enheter eller bara en eller några av dem, och får när som helst ändra detta genom en ny förklaring.

5 En deklaration enligt punkt 4 ska skriftligen meddelas generalsekreteraren och uttryckligen ange den territoriella enhet eller de territoriella enheter där konventionen är tillämplig.

6 När en stat uttrycker sitt samtycke till att bli bunden av denna konvention ska den tillkännage om den kräver ett uttryckligt eller tyst godkännande av fartygets återvinningsplan innan ett fartyg kan återvinnas i statens auktoriserade fartygsåtervinningsanläggning/ar. Tillkännagivandet får revideras vid ett senare tillfälle genom en anmälan till generalsekreteraren. Av revisionen ska framgå från vilket datum förändringen gäller.

customary international law of the sea.

2 Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of Parties under other relevant and applicable international agreements.

ARTICLE 16
**Signature, ratification, acceptance,
approval and accession**

1 This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 September 2009 to 31 August 2010 and shall thereafter remain open for accession by any State.

2 States may become Parties to this Convention by:

.1 signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or

.2 signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

.3 accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

5 A declaration under paragraph 4 shall be notified to the Secretary-General in writing and shall state expressly the territorial unit or units to which this Convention applies.

6 A State at the time it expresses its consent to be bound by this Convention shall declare whether it requires explicit or tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies). This declaration may be revised thereafter by notification to the Secretary-General. Such revision shall specify the effective date of the revision.

ARTIKEL 17 Ikraftträdande

1 Denna konvention ska träda i kraft 24 månader efter den dag då följande villkor uppfylls:

.1 minst femton stater har undertecknat konventionen utan reservationer i fråga om ratifikation, godtagande eller godkännande eller har deponerat nödvändiga instrument för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning enligt artikel 16,

.2 den sammanlagda handelsflottan av de stater som avses i punkt 1.1 uppgår till minst fyrtio procent av världshandelsflottas bruttodräktighet,

.3 de i punkt 1.1 avsedda staternas sammanlagda maximala årliga fartygsåtervinningsvolym under de föregående tio åren är minst tre procent av den sammanlagda bruttodräktigheten av dessa staters handelsflotta.

2 För de stater som har deponerat instrument för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning gällande denna konvention efter att villkoren för ikraftträdande har uppfyllts men innan konventionen träder i kraft ska ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen börja gälla från och med den dag då konventionen träder i kraft, eller tre månader efter depositionsdatumet, beroende på vilken tidpunkt som inträffar senare.

3 Alla ratifikations-, godtagande-, godkännande eller anslutningsinstrument som deponerats efter den dag då denna konvention träder i kraft ska börja gälla tre månader efter depositionsdatumet.

4 Efter den tidpunkt då en ändring i denna konvention anses vara godkänd enligt artikel 18, ska de deponerade instrumenten för ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning gälla konventionen i dess ändrade lydelse.

ARTICLE 17 Entry into force

1 This Convention shall enter into force 24 months after the date on which the following conditions are met:

.1 not less than 15 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article 16;

.2 the combined merchant fleets of the States mentioned in paragraph 1.1 constitute not less than 40 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping; and

.3 the combined maximum annual ship recycling volume of the States mentioned in paragraph 1.1 during the preceding 10 years constitutes not less than 3 per cent of the gross tonnage of the combined merchant shipping of the same States.

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention, or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

ARTIKEL 18 **Ändringar**

1 Denna konvention får ändras genom ett av de två förfaranden som anges nedan.

2 Ändringar efter behandling inom organisationen:

.1 Varje konventionsstat får föreslå en ändring i denna konvention. Ett förslag till ändring ska inges till generalsekreteraren som ska sända förslaget ut till konventionsstaterna och organisationens medlemmar minst sex månader innan förslaget ska behandlas.

.2 Ett förslag till ändring som sänts enligt ovan ska hänskjutas till kommittén för behandling. Konventionsstaterna, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte, ska ha rätt att delta i kommitténs förhandlingar för övervägande och antagande av ändringar.

.3 Ändringar antas med två tredjedels majoritet av de konventionsstater som är närvarande och röstar i kommittén, under förutsättning att minst en tredjedel av konventionsstaterna är närvarande vid röstningstillfället.

.4 Ändringar som antagits i enlighet med underpunkt 3 ska delges av generalsekreteraren till konventionsstaterna för godkännande.

.5 En ändring ska anses vara godtagen under följande omständigheter:

5.1 En ändring i en artikel i denna konvention ska anses vara godtagen den dag då två tredjedelar av konventionsstaterna har anmält sitt godtagande av ändringen till generalsekreteraren.

5.2 En ändring i bilagan ska anses vara godtagen vid utgången av en tidsfrist som fastställs av kommittén vid tidpunkten för dess antagande och

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under Article 18, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention, as amended.

ARTICLE 18 **Amendments**

1 This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 Amendments after consideration within the Organization:

.1 Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.

.2 An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.

.3 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.

.4 Amendments adopted in accordance with subparagraph 3 shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.

.5 An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

som inte får vara kortare än tio månader efter dagen för antagandet av ändringen. Om emellertid mer än en tredjedel av konventionsstaterna till den dagen har meddelat generalsekreterare att de invänder mot ändringen ska ändringen betraktas som icke godtagen.

.6 En ändring ska träda i kraft på följande villkor:

6.1 En ändring i en artikel i denna konvention ska träda i kraft för de konventionsstater som har förklarat att de har godtagit ändringen sex månader efter den dag då ändringen anses ha blivit godtagen i enlighet med underpunkt 5.1.

6.2 En ändring i bilagan ska träda i kraft för alla konventionsstater sex månader efter den dag då ändringen anses ha blivit godtagen med undantag för en konventionsstat som har

6.2.1 meddelat om sin invändning mot ändringen i enlighet med underpunkt 5.2 och inte har återkallat invändningen, eller

6.2.2 meddelat generalsekreterare före ändringens ikraftträdande att ändringen ska träda i kraft för konventionsstaten först efter att konventionsstaten har meddelat om sitt godtagande.

6.3 En konventionsstat som har meddelat en invändning i enlighet med underpunkt 6.2.1 får vid ett senare tillfälle meddela generalsekreteraren att den godtar ändringen. En sådan ändring ska träda i kraft för konventionsstaten sex månader efter meddelandet av godtagande eller den dag då ändringen träder i kraft, beroende på vilken tidpunkt som inträffar senare.

6.4 Om en konventionsstat som lämnat ett meddelande som avses i underpunkt 6.2.2 meddelar generalsekreteraren att den godtar en ändring, ska denna ändring träda i kraft för konventionsstaten sex månader efter meddelandet av godtagande eller den dag då ändringen träder i kraft, beroende på vilken tidpunkt som inträffar senare.

3 Ändringar antagna av konferens:

.1 På begäran av en konventionsstat med instämmande av minst en tredjedel av konventionsstaterna ska organisationen sammankalla konventionsstaterna till en konferens för att behandla ändringar i denna konvention.

.2 En ändring som antagits av en sådan konferens med två tredjedels majoritet av de konventionsstater som är närvarande och röstar på konferensen ska delges av generalsekreteraren till konventionsstaterna för godkännande.

5.1 An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.

5.2 An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the Committee at the time of its adoption, which period shall not be less than ten months after the date of adoption. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

.6 An amendment shall enter into force under the following conditions:

6.1 An amendment to an article of this Convention shall enter into force, for those Parties that have declared that they have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph .5.1.

6.2 An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:

6.2.1 notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph .5.2 and that has not withdrawn such objection; or

6.2.2 notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance.

6.3 A Party that has notified an objection under subparagraph .6.2.1 may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its

.3 Såvida inte konferensen beslutar något annat ska ändringen anses bli godtagen och träda i kraft i enlighet med de förfaranden som föreskrivs i punkterna 2.5 och 2.6.

4 En konventionsstat som har vägrat att godta en ändring i bilagan ska betraktas som en icke-konventionsstat endast med avseende på tillämpningen av ändringen i fråga.

5 Alla meddelanden enligt denna artikel ska framföras skriftligen till generalsekreteraren.

6 Generalsekreterare ska informera konventionsstaterna och organisationens medlemmar om

.1 varje ändring som träder i kraft och datum för ändringens ikraftträdande både allmänt och för varje konventionsstat, och

.2 varje meddelande som lämnas i enlighet med denna artikel.

notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

6.4 If a Party that has made a notification referred to in subparagraph .6.2.2 notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

3 Amendment by a Conference:

.1 Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.

.2 An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.

.3 Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2.5 and 2.6 respectively.

4 Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

5 Any notification under this Article shall be made in writing to the Secretary-General.

6 The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

.1 any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and

ARTIKEL 19
Frånträde

1 Denna konvention får sägas upp av en konventionsstat när som helst efter att två år förflutit räknat från konventionens ikraftträdande för konventionsstaten i fråga.

2 Uppsägningen lämnas genom ett skriftligt meddelande till generalsekreteraren och får verkan ett år efter att generalsekreteraren mottagit meddelandet eller vid den senare tidpunkt som anges i meddelandet.

ARTIKEL 20
Depositarie

1 Denna konvention ska deponeras hos generalsekreteraren som ska överlämna bestyrkta kopior av konventionen till alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till den.

2 Förutom de uppgifter som anges någon annanstans i denna konvention ska generalsekreteraren

.1 informera alla stater som har undertecknat eller anslutit sig till konventionen om

1.1 varje ny underteckning eller deponering av ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument samt datumen för dessa,

1.2 dagen för ikraftträdande av konventionen,

1.3 deponering av instrument om frånträde av konventionen samt datumet för mottagande av instrumentet och datumet då frånträdet träder i kraft, och

1.4 övriga förklaringar och meddelanden som mottagits i enlighet med denna konvention, och

.2 så snart konventionen träder i kraft översända konventionstexten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och publicering enligt artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

.2 any notification made under this Article.

ARTICLE 19
Denunciation

1 This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by written notification to the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

ARTICLE 20
Depositary

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

2 In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:

.1 inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:

1.1 each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

1.2 the date of entry into force of this Convention;

1.3 the deposit of any instrument of denunciation from this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and

1.4 other declarations and notifications received pursuant to this Convention; and

.2 as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations,

for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTIKEL 21 Språk

Konventionen har upprättats i ett enda original på arabiska, kinesiska, engelska, franska, ryska och spanska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

UTFÄRDAT I HONGKONG, KINA, den femtonde maj år tjugohundranio.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

BILAGA

REGLER FÖR SÄKER OCH MILJÖRIKTIG ÅTERVINNING AV FARTYG

KAPITEL 1 – ALLMÄNNA REGLER

Regel 1 – Definitioner

I denna bilaga gäller följande:

1 *Kompetent person* avser en person med lämplig behörighet, utbildning och tillräckligt kunnande samt tillräcklig erfarenhet och skicklighet för att utföra en viss arbetsuppgift. Specifikt kan en kompetent person vara en erfaren arbetstagare eller en anställd med ledande befattning som klarar av att känna igen och utvärdera arbetsrisker och anställdas exponering för potentiellt farliga material eller osäkra förhållanden på en fartygsåtervinningsanläggning och som kan specificera nödvändig skyddsutrustning och de nödvändiga försiktighetsåtgärder som vidtas för att minska eller eliminera dessa risker eller den exponeringen. Den behöriga myndigheten får definiera lämpliga kriterier som kompetenta personer måste uppfylla, och den får även föreskriva vilka uppgifter dessa ska utföra.

ARTICLE 21 Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT HONG KONG, CHINA, this fifteenth day of May, two thousand and nine.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

ANNEX

REGULATIONS FOR SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS

CHAPTER 1 – GENERAL PROVISIONS

Regulation 1 – Definitions

For the purposes of this Annex:

1 “*Competent person*” means a person with suitable qualifications, training, and sufficient knowledge, experience and skill, for the performance of the specific work. Specifically, a Competent person may be a trained worker or a managerial employee capable of recognizing and evaluating occupational hazards, risks, and employee exposure to potentially Hazardous Materials or unsafe conditions in a Ship Recycling Facility, and who is capable of specifying the necessary protection and precautions to be taken to eliminate or reduce those hazards,

2 *Arbetsgivare* avser en fysisk eller juridisk person som anställer en eller flera arbetstagare som arbetar med fartygsåtervinning.

3 *Existerande fartyg* avser ett fartyg som inte är ett nytt fartyg.

4 *Nytt fartyg* avser ett fartyg

.1 för vilket ett kontrakt är ingånget den dag då denna konvention trädde i kraft eller därefter,

.2 för vilket det inte finns något kontrakt men vars köl har sträckts eller som har nått ett motsvarande byggnadsstadium sex månader efter den dag då denna konvention trädde i kraft eller därefter, eller

.3 vars leverans sker 30 månader efter den dag då denna konvention träder i kraft eller därefter.

5 *Ny installation* avser installation av system, utrustning, isolering eller andra material på ett fartyg efter den dag då denna konvention träder i kraft.

6 *Säkert att beträda* avser ett utrymme som uppfyller samtliga följande kriterier:

.1 Syrenivån i luften och koncentrationen av lättantändliga gaser är inom säkerhetsgränserna.

.2 Eventuella giftiga material i luften ligger inom tillåtna gränser.

.3 Eventuella restprodukter eller material förknippade med arbete som godkänts av en kompetent person och som inte medför okontrollerat utsläpp av giftiga material eller en ohälsosam nivå av lättantändlig gas under rådande atmosfäriska förhållanden när materialen underhålls på anvisat sätt.

7 *Säker för heta arbeten* avser ett utrymme i vilket samtliga följande kriterier är uppfyllda:

.1 Säkra, icke-explosionsfarliga förhållanden råder, inbegripet frihet från gaser, för användning av elektrisk ljusbåge eller gassvetsutrustning, utrustning att skära eller bränna med eller andra typer av öppna flammor samt uppvärmning, malning eller gnistframkallande arbetssätt.

.2 Kriterierna för säkert att beträda enligt regel 1.6 är uppfyllda.

.3 Rådande atmosfäriska förhållanden ändras inte på grund av det heta arbetet.

.4 Alla intilliggande utrymmen har utrymts, gjorts oantändliga eller behandlats tillräckligt för att brand, eller spridning av brand, förhindras.

8 *Fartygsägare* avser den/de fysiska eller juridiska person/er som är registrerad/e som ägare av fartyget eller, om det inte finns någon registrering, den/de fysiska eller juridiska person/er som äger fartyget eller någon annan fysisk eller juridisk person som har övertagit fartygets drift, såsom befälhavaren

risks, or exposures. The Competent Authority may define appropriate criteria for the designation of such persons and may determine the duties to be assigned to them.

2 "*Employer*" means a natural or legal person that employs one or more workers engaged in Ship Recycling.

3 "*Existing ship*" means a ship which is not a new ship.

4 "*New ship*" means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after the entry into force of this Convention; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after six months after the entry into force of this Convention; or

.3 the delivery of which is on or after 30 months after the entry into force of this Convention.

5 "*New installation*" means the installation of systems, equipment, insulation, or other material on a ship after the date on which this Convention enters into force.

6 "*Safe-for-entry*" means a space that meets the following criteria:

.1 the oxygen content of the atmosphere and the concentration of flammable vapours are within safe limits;

.2 any toxic materials in the atmosphere are within permissible concentrations; and

.3 any residues or materials associated with the work authorized by the Competent person will not produce uncontrolled release of toxic materials or an unsafe concentration of flammable vapours under existing atmospheric conditions while maintained as directed.

7 "*Safe-for-hot work*" means a space that meets the following criteria:

eller befraktaren som hyrt fartyget utan besättning. När ett fartyg som ägs av en stat och används av ett bolag som i denna stat är registrerat som fartygets brukare, ska med ”ägare” förstås detta bolag. Termen omfattar även fysiska och juridiska personer som äger fartyget tillfälligt för en begränsad period i väntan på försäljning eller överlåtande till en fartygsåtervinningsanläggning. 9 *Anläggningsinspektion* avser en inspektion av en fartygsåtervinningsanläggning för att bekräfta de förhållanden som anges i den verifierade dokumentationen. 10 *Intyg om slutförd återvinning* avser ett skriftligt utlåtande där fartygsåtervinningsanläggningen bekräftar att fartygsåtervinningen har genomförts i enlighet med denna konvention. 11 *Tanker* avser en oljetanker enligt definitionen i bilaga I till konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (Marpol-konventionen) eller en tanker för skadliga flytande ämnen (NLS-tanker) enligt definitionen i bilaga II till den konventionen. 12 *Arbetstagare* avser en person som utför arbete, oavsett om det är tillfälligt eller stadigvarande, om det liknar ett anställningsförhållande, även personal som arbetar för leverantörer.

.1 a safe, non-explosive condition, including gas-free status, exists for the use of electric arc or gas welding equipment, cutting or burning equipment or other forms of naked flame, as well as heating, grinding, or spark generating operations;

.2 Safe-for-entry requirements of regulation 1.6 are met;

.3 existing atmospheric conditions will not change as a result of the hot work; and

.4 all adjacent spaces have been cleaned, or inerted, or treated sufficiently to prevent the start or spread of fire.

8 “*Shipowner*” means the person or persons or company registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons or company owning the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship’s operator, “owner” shall mean such company. This term also includes those who have ownership of the ship for a limited period pending its sale or handing over to a Ship Recycling Facility.

9 “*Site inspection*” means an inspection of the Ship Recycling Facility confirming the condition described by the verified documentation.

10 “*Statement of Completion*” means a confirmatory statement issued by the Ship Recycling Facility that the Ship Recycling has been completed in accordance with this Convention.

11 “*Tanker*” means an oil tanker as defined in MARPOL Annex I or an

NLS tanker as defined in MARPOL Annex II.

12 “*Worker*” means any person who performs work, either regularly or temporarily, in the context of an employment relationship including contractor personnel.

Regel 2 – Allmän tillämplighet

Om inget annat uttryckligen anges, ska design, konstruktion, besiktning, certifiering, drift och återvinning av fartyg genomföras i enlighet med reglerna i denna bilaga.

Regel 3 – Förhållande till andra normer, rekommendationer och riktlinjer

Konventionsstaterna ska vidta åtgärder för genomförande av kraven enligt reglerna i denna bilaga, beaktande relevanta och tillämpliga normer, rekommendationer och riktlinjer som utarbetats av Internationella arbetsorganisationen samt de relevanta och tillämpliga tekniska normer, rekommendationer och riktlinjer som utarbetats i enlighet med Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall.

KAPITEL 2 – KRAV PÅ FARTYG

Del A – Design, konstruktion, drift och underhåll av fartyg

Regel 4 – Kontroll av fartygs farliga material

I enlighet med de krav som anges i tillägg 1 till denna konvention ska varje konventionsstat

Regulation 2 – General applicability

Unless expressly provided otherwise, the design, construction, survey, certification, operation and recycling of ships shall be conducted in accordance with the provisions of this Annex.

Regulation 3 – Relationship with other standards, recommendations and guidance

Parties shall take measures to implement the requirements of the regulations of this Annex, taking into account relevant and applicable standards, recommendations and guidance developed by the International Labour Organization and the relevant and applicable technical standards, recommendations and guidance developed under the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

CHAPTER 2 – REQUIREMENTS FOR SHIPS

Part A – Design, construction, operation and maintenance of ships

Regulation 4 – Controls of ships’ Hazardous Materials

.1 förbjuda och/eller begränsa installation eller användning av farliga material som avses i tillägg 1 på fartyg som har rätt att föra dess flagg eller lyder under dess myndighet, och

.2 förbjuda och/eller begränsa installation eller användning av sådana material på fartyg som befinner sig i dess hamnar, varv, reparationsvarv eller havsterminaler, samt vidta effektiva åtgärder för att säkerställa att dessa fartyg iakttar kraven.

Regel 5 – Förteckning över farliga material

1 Varje nytt fartyg ska ha en förteckning över farliga material ombord. Förteckningen ska verifieras av antingen administrationen eller av en person eller organisation som administrationen auktoriserat med beaktande av riktlinjer, inklusive alla tröskelvärden och undantag som anges i riktlinjerna, som organisationen har utarbetat. Förteckningen över farliga material ska avse det specifika fartyget och åtminstone

.1 i del I identifiera de farliga material som avses i tilläggen 1 och 2 till denna konvention som ingår i fartygets konstruktion eller utrustning, samt var materialen finns och deras ungefärliga mängder, och

.2 klargöra att fartyget uppfyller kraven i regel 4.
2 Existerande fartyg ska i den mån detta är praktiskt möjligt rätta sig efter punkt 1 senast fem år efter ikraftträdandet av denna konvention, eller innan det går till återvinning om denna tidpunkt infaller tidigare, med beaktande av riktlinjerna från organisationen och organisationens harmoniserade system för besiktning och certifiering. Åtminstone de farliga material som upptas i tillägg 1 ska identifieras när förteckningen upprättas. För existerande fartyg ska sammanställas en plan som visar vilken okulär besiktning eller vilka andra prover som används för att utarbeta förteckningen över farliga material och som beaktar de riktlinjer som organisationen dragit upp.

3 Del I av förteckningen över farliga material ska regelbundet ses över och uppdateras under fartygets hela livslängd, och omfatta nya installationer som

In accordance with the requirements specified in Appendix 1 to this Convention each Party:

.1 shall prohibit and/or restrict the installation or use of Hazardous Materials listed in Appendix 1 on ships entitled to fly its flag or operating under its authority; and

.2 shall prohibit and/or restrict the installation or use of such materials on ships, whilst in its ports, shipyards, ship repair yards, or offshore terminals, and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

Regulation 5 – Inventory of Hazardous Materials

1 Each new ship shall have on board an Inventory of Hazardous Materials. The Inventory shall be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it taking into account guidelines, including any threshold values and exemptions contained in those guidelines, developed by the Organization. The Inventory of Hazardous Materials shall be specific to each ship and shall at least:

.1 identify as Part I, Hazardous Materials listed in Appendices 1 and 2 to this Convention and contained in ship's structure or equipment, their location and approximate quantities; and

.2 clarify that the ship complies with regulation 4.

2 Existing ships shall comply as far as practicable with paragraph 1 not later than 5 years after the entry into force of this Convention, or before going for recycling if this is earlier, taking into account the guidelines developed by the Organization and the Organization's Harmonized System of Survey and Certification. The Hazardous Materials listed in

innehåller farliga material som avses i tillägg 2 och relevanta ändringar av fartygets konstruktion och utrustning, med beaktande av de riktlinjer som organisationen dragit upp.

4 Innan ett fartyg återvinns ska förteckningen över farliga material, utöver del I, som setts över och uppdaterats korrekt, även innehålla del II avseende fartygsgenererat avfall och del III avseende förrådsmaterial, och ha verifierats av den ansvariga myndigheten eller en erkänd organisation som administrationen auktoriserat, med beaktande av relevanta de riktlinjer som organisationen dragit upp.

Regel 6 – Procedur för att föreslå ändringar i tilläggen 1 och 2

1 Varje konventionsstat får föreslå en ändring i tillägg 1 och/eller tillägg 2 i enlighet med denna regel. Den föreslagna ändringen ska behandlas inom organisationen i enlighet med konventionens artikel 18.2 och denna regel.

2 När organisationen får ett förslag ska den också göra Förenta nationerna och dess specialiserade institutioner, mellanstatliga organisationer som slutit avtal med organisationen och icke-statliga organisationer som har rådgivande status vid organisationen uppmärksamma på förslaget och göra förslaget tillgängligt för dem.

3 Kommittén ska etablera en teknisk grupp enligt regel 7 för att granska förslag som inkommit i enlighet med punkt 1 i denna regel.

4 Den tekniska gruppen ska granska förslaget tillsammans med sådan ytterligare information,

Appendix 1, at least, shall be identified when the Inventory is developed. For existing ships a plan shall be prepared describing the visual/sampling check by which the Inventory of Hazardous Materials is developed, taking into account the guidelines developed by the Organization.

3 Part I of the Inventory of Hazardous Materials shall be properly maintained and updated throughout the operational life of the ship, reflecting new installations containing Hazardous Materials listed in Appendix 2 and relevant changes in ship structure and equipment, taking into account the guidelines developed by the Organization.

4 Prior to recycling the Inventory shall, in addition to the properly maintained and updated Part I, incorporate Part II for operationally generated wastes and Part III for stores, and be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Regulation 6 – Procedure for proposing amendments to Appendices 1 and 2

1 Any Party may propose an amendment to Appendix 1 and/or Appendix 2 in accordance with this regulation. The proposed amendment shall be considered within the Organization under Article 18 paragraph 2 and this regulation.

2 When the Organization receives a proposal, it shall also bring the proposal to the attention of the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the

inklusive beslut tagna av andra internationella organ med avseende på deras förteckningar över farliga material och ämnen, som lämnats av någon berörd part samt bedöma och rapportera till kommittén om det farliga materialet i fråga kan sannolikt, inom ramen för denna konvention, medföra avsevärda negativa effekter på människors hälsa eller miljön så att ändring av tillägg 1 eller till 2 är befogad. I detta hänseende gäller följande:

.1 Den tekniska gruppens granskning ska omfatta

1.1 en bedömning av förhållandet mellan det farliga materialet i fråga och sannolikheten, inom ramen för konventionen, att det kan medföra avsevärda negativa effekter på människors hälsa eller miljön, utifrån de uppgifter som lämnats in eller andra relevanta uppgifter som kommit till gruppens kännedom,

1.2 en bedömning av den potentiella riskminskning som kan uppnås med de föreslagna kontrollmetoderna eller andra kontrollmetoder som tekniska gruppen kan överväga,

1.3 övervägande av den tillgängliga informationen rörande kontrollmetodernas tekniska genomförbarhet,

1.4 övervägande av den tillgängliga informationen rörande annan påverkan av kontrollmetoderna på

- miljön,
- människors hälsa och säkerhet, inklusive sjöpersonal och arbetstagare, och
- kostnader för internationell sjöfart och andra relevanta sektorer,

1.5 överväganden kring tillgången till lämpliga alternativ till det farliga material som kontrolleras, inklusive de potentiella riskerna förknippade med alternativen,

1.6 överväganden kring riskerna förknippade med det farliga materialet i samband med återvinningsprocessen, och

1.7 överväganden kring lämpliga tröskelvärden och eventuella fördelaktiga eller nödvändiga undantag.

.2 Om den tekniska gruppen kommer fram till att det farliga materialet sannolikt, inom ramen för konventionen, medför avsevärda negativa effekter på människors hälsa eller miljön, ska avsaknad av fullständig vetenskaplig visshet inte användas som förevändning för att förhindra gruppen från att fortsätta utvärdera förslaget.

.3 Den tekniska gruppen ska lämna en skriftlig rapport och beakta varje utvärdering och

Organization and shall make it available to them.

3 The Committee shall establish a technical group in accordance with regulation 7 to review proposals submitted in accordance with paragraph 1 of this regulation.

4 The technical group shall review the proposal along with any additional data, including decisions adopted by other international bodies regarding their lists of materials or hazardous substances, submitted by any interested entity, and shall evaluate and report to the Committee whether the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment such that the amendment of Appendix 1 or Appendix 2 is warranted. In this regard:

.1 The technical group's review shall include:

1.1 an evaluation of the association between the Hazardous Material in question and the likelihood, in the context of this Convention, that it will lead to significant adverse effects on human health or the environment based on the submitted data or other relevant data brought to the attention of the group;

1.2 an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;

1.3 consideration of available information on the technical feasibility of control measures;

1.4 consideration of available information on other effects arising from the introduction of such control measures relating to:

- the environment;
- human health and safety including that of seafarers and workers; and

övervägande som avses i underpunkt 1, med undantag för att den tekniska gruppen får besluta att inte gå vidare med utvärdering och överväganden enligt underpunkterna 1.2 till 1.7 om den efter en utvärdering enligt underpunkten 1.1 kommer fram till att fortsatt övervägande av förslaget inte är befogat.

.4 Den tekniska gruppens rapport ska innehålla bland annat en rekommendation om huruvida internationella kontroller enligt denna konvention är befogade avseende det farliga materialet i fråga, om de specifika kontrollmetoder som läggs fram i det genomgripande förslaget är lämpliga, eller om andra kontrollmetoder som gruppen tror är mer passande.

5 Kommittén beslutar om att godkänna ett förslag till ändring av tillägg 1 eller tillägg 2, eller eventuell justering av detsamma, med beaktande av den tekniska gruppens rapport. Varje föreslagna ändring ska ange hur det ska tillämpas på fartyg certifierade enligt konventionens lydelse innan ändringen träder i kraft. Om det i rapporten fastställs att det farliga materialet sannolikt, inom ramen för konventionen, medför avsevärda negativa effekter på människors hälsa eller miljön, ska avsaknad av fullständig vetenskaplig visshet inte användas som förevändning för att förhindra ett beslut om att uppta det farliga ämnet på förteckningen över farliga ämnen i tillägg 1 eller tillägg 2. Ett beslut att förkasta förslaget utesluter inte framtida inlämning av ett nytt förslag rörande ett bestämt farligt material, om ny information framkommer.

- the cost to international shipping and other relevant sectors.

1.5 consideration of the availability of suitable alternatives to the Hazardous Material to be controlled, including a consideration of the potential risks of alternatives;

1.6 consideration of the risks posed by the Hazardous Material during the recycling process; and

1.7 consideration of suitable threshold values and any useful or necessary exemptions.

.2 If the technical group finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent the group from proceeding with an evaluation of the proposal.

.3 The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph .1, except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraphs .1.2 to .1.7 if it determines after the evaluation in subparagraph .1.1 that the proposal does not warrant further consideration.

.4 The technical group's report shall include, inter alia, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the Hazardous Material in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.

5 The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Appendix 1 or Appendix 2, and any modifications thereto, if

Regel 7 – Tekniska grupper

1 Kommittén kan efter behov upprätta en eller flera tekniska grupper enligt regel 6. En teknisk grupp kan bestå av representanter från konventionsstaterna, organisationens medlemmar, Förenta nationerna och dess specialiserade institutioner, mellanstatliga organisationer som slutit avtal med organisationen och icke-statliga organisationer som har rådgivande status vid organisationen, vilka bör innehålla representanter från institutioner och laboratorier med kunskap om ämnens nedbrytning i miljön och miljöpåverkan, toxikologiska effekter, marinbiologi, människors hälsa, ekonomianalyser, riskhantering, skeppsbyggnad, internationell sjöfart, arbetsmiljöfrågor eller andra specialområden som är nödvändiga för att objektivt granska de tekniska förtjänsterna i ett förslag.

2 Kommittén ska bestämma villkoren för de tekniska gruppernas mandat, organisering, deltagande och verksamhet. Dessa villkor ska garantera skyddet för alla sekretessbelagda uppgifter som eventuellt överläts. De tekniska grupperna får sammanträda efter behov men ska sträva efter att arbeta via skriftlig eller elektronisk korrespondens eller andra lämpliga medier.

appropriate, taking into account the technical group's report. Any proposed amendment shall specify the application of the amendment for ships certified in accordance with this Convention before the entry into force of the amendment. If the report finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision from being taken to list a Hazardous Material in Appendix 1 or Appendix 2. A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular Hazardous Material if new information comes to light.

Regulation 7 – Technical Groups

1 The Committee may establish one or more technical groups pursuant to regulation 6 as needed. The technical group may comprise representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories with expertise in environmental fate and effects of substances, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, shipbuilding, international shipping, occupational health and safety or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a proposal.

2 The Committee shall decide on the terms of reference, organization, participation and operation of the

3 Endast representanterna för konventionsstaterna får delta i utformningen av rekommendationer till kommittén enligt regel 6. En teknisk grupp ska vinnlägga sig om att nå enighet mellan representanterna för konventionsstaterna. Om enighet inte nås ska den tekniska gruppen också delge eventuella minoritetssynpunkter av dessa representanter.

Del B – Förberedelser för återvinning av fartyg

Regel 8 – Allmänna krav

Fartyg som ska återvinnas ska

.1 endast återvinnas vid fartygsåtervinningsanläggning som

.1 är auktoriserade enligt denna konvention, och
.2 som är fullt godkända att genomföra all den fartygsåtervinning som enligt fartygets återvinningsplan ska ske vid den/de angivna fartygsåtervinningsanläggningen/arna,

.2 innan de anländer till fartygsåtervinningsanläggningen, handhas så att restprodukter från fraktat material, återstående bunkerolja och fartygsgenererat avfall ombord minimeras,

.3 då det gäller en tanker, anlända till fartygsåtervinningsanläggningen med lasttankar och pumprum i sådant skick att utrymmena kan certifieras som säkra att beträda eller säkra för heta arbeten, eller bägge, i enlighet med de nationella lagarna, föreskrifterna och riktlinjerna av den konventionsstat inom vars jurisdiktion fartygsåtervinningsanläggningen verkar,

.4 tillhandahålla fartygsåtervinningsanläggningen all tillgänglig information om fartyget för framtagning av fartygets återvinningsplan i enlighet med regel 9,

.5 komplettera den förteckning som avses i regel 5, och

technical groups. Such terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.

3 Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to regulation 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

Part B – Preparation for Ship Recycling

Regulation 8 – General requirements

Ships destined to be recycled shall:

.1 only be recycled at Ship Recycling Facilities that are:

.1 authorized in accordance with this Convention; and

.2 fully authorized to undertake all the ship recycling which the Ship Recycling Plan specifies to be conducted by the identified Ship Recycling Facility(ies);

.2 conduct operations in the period prior to entering the Ship Recycling Facility in order to minimize the amount of cargo residues, remaining fuel oil, and wastes remaining on board;

.3 in the case of a tanker, arrive at the Ship Recycling Facility with cargo tanks and pump room(s) in a condition that is ready for certification as Safe-for-entry, or Safe-for-hot work, or both, according to national laws, regulations and policies of the Party under whose

.6 vara certifierade som återvinningsklart av administrationen eller en organisation som administrationen erkänt innan det går till återvinning.

Regel 9 – Fartygets återvinningsplan

Fartygsåtervinningsanläggningen/arna ska utarbeta en fartygsspecifik återvinningsplan innan någon återvinning får påbörjas, med beaktande av de riktlinjer som organisationen har dragit upp.

Fartygets återvinningsplan ska

.1 tas fram med beaktande av information om fartygsägaren har tillhandahållit,

.2 upprättas på ett språk som godkänns av den konventionsstat som auktoriserat fartygsåtervinningsanläggningen, och om detta språk inte är engelska, franska eller spanska, översätts till ett av dessa språk, såvida inte konventionsstatens regering anser att en översättning är obehövlig,

.3 innehålla information om bland annat fastställande, uppdatering och övervakning av villkoren för säkert att beträda och säkert för heta arbeten samt om hur olika typer av och mängder material, inklusive de som anges i förteckningen över farliga material, kommer att hanteras,

.4 med stöd av en förklaring som inlämnats enligt artikel 16.6 ha fått ett uttryckligt eller tyst godkännande av den behöriga myndighet som auktoriserat fartygsåtervinningsanläggningen. Den behöriga myndigheten ska skicka ett skriftligt mottagningsbevis av fartygets återvinningsplan till fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och administrationen inom tre (3) arbetsdagar efter mottagandet enligt regel 24. Därefter

.1 ifall en konventionsstat kräver uttryckligt godkännande av fartygets återvinningsplan, ska den behöriga myndigheten översända ett skriftligt meddelande om sitt beslut att godkänna eller avslå fartygets återvinningsplan till fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och administrationen, och

jurisdiction the Ship Recycling Facility operates;

.4 provide to the Ship Recycling Facility all available information relating to the ship for the development of the Ship Recycling Plan required by regulation 9;

.5 complete the Inventory required by regulation 5; and

.6 be certified as ready for recycling by the Administration or organization recognized by it, prior to any recycling activity taking place.

Regulation 9 – Ship Recycling Plan

A ship-specific Ship Recycling Plan shall be developed by the Ship Recycling Facility(ies) prior to any recycling of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Ship Recycling Plan shall:

.1 be developed taking into account information provided by the shipowner;

.2 be developed in the language accepted by the Party authorizing the Ship Recycling Facility, and if the language used is not English, French or Spanish, the Ship Recycling Plan shall be translated into one of these languages, except where the Administration is satisfied that this is not necessary;

.3 include information concerning inter alia, the establishment, maintenance, and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions and how the type and amount of materials including those identified in the Inventory of Hazardous Materials will be managed;

.4 in accordance with the declaration deposited pursuant to Article 16.6, be either explicitly or tacitly approved by the Competent Authority authorizing the Ship

.2 ifall en konventionsstats kräver tyst godkännande av fartygets återvinningsplan, ska utgångsdatumet för en handläggningstid på 14 dagar framgå av mottagningsbeviset. Den behöriga myndigheten ska anmäla eventuella skriftliga invändningar mot fartygets återvinningsplan till fartygsåtervinningsanläggningen, fartygsägaren och administrationen inom nämnda handläggningstid på 14 dagar. Då inga skriftliga invändningar har delgetts ska fartygets återvinningsplan anses vara ha blivit godkänd.

.5 efter att den har godkänts enligt punkt 4, läggas fram för inspektion av administrationen eller av en utsedd inspektör eller en organisation som administrationen erkänt, och

.6 ifall fler än en fartygsåtervinningsanläggning anlitas, ange de fartygsåtervinningsanläggningar som kommer att användas och specificera återvinningsåtgärderna och deras ordningsföljd vid varje auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning.

Recycling Facility. The Competent Authority shall send written acknowledgement of receipt of the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within three (3) working days of its receipt in accordance with regulation 24. Thereafter:

.1 where a Party requires explicit approval of the Ship Recycling Plan, the Competent Authority shall send written notification of its decision to approve or deny the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration; and

.2 where a Party requires tacit approval of the Ship Recycling Plan, the acknowledgment of receipt shall specify the end date of a 14-day review period. The Competent Authority shall notify any written objection to the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within this 14-day review period. Where no such written objection has been notified, the Ship Recycling Plan shall be deemed to be approved.

.5 once approved in accordance with paragraph .4, be made available for inspection by the Administration, or any nominated surveyors or organization recognized by it; and

.6 where more than one Ship Recycling Facility is used, identify the Ship Recycling Facilities to be used and specify the recycling activities and the order in which they occur at each authorized Ship Recycling Facility.

Del C – Besiktning och certifiering

Regel 10 – Besiktningar

Part C – Surveys and certification Regulation

10 – Surveys

1 De fartyg som omfattas av denna konvention ska vara föremål för följande besiktningar:

.1 En inledande besiktning som genomförs innan fartyget tas i bruk eller innan internationella inventeringsintyget avseende farliga material utfärdas. Besiktningen ska säkerställa att del I i förteckningen över farliga material som avses i regel 5 uppfyller kraven enligt denna konvention.

.2 En besiktning för förnyande av intyg genomförs med de intervall som administrationen fastställer, dock högst fem år. Besiktningen ska säkerställa att del I i förteckningen över farliga material som avses i regel 5 uppfyller kraven enligt denna konvention.

.3 En tilläggsbesiktning, som är antingen allmän eller delvis beroende på omständigheterna, får genomföras på fartygsägarens begäran efter ändring, utbyte eller betydande reparation av fartygets konstruktion, utrustning, system, inpassning, arrangemang och material. Besiktningen ska säkerställa att inga sådana ändringar, utbyten eller betydande reparationer har medfört att fartyget inte längre uppfyller kraven i denna konvention och att nödvändiga ändringar görs i del I i förteckningen över farliga material.

.4 En slutlig besiktning genomförs innan fartyget tas ur bruk och innan återvinningen av fartyget påbörjas. Den besiktningen ska bekräfta

.1 att förteckningen över farliga material som avses i regel 5.4 uppfyller kraven i denna konvention med beaktande av de riktlinjer som organisationen har dragit upp,

.2 att fartygets återvinningsplan i enlighet med regel 9 på ett korrekt sätt återspeglar informationen i förteckningen över farliga material enligt regel 5.4 och innehåller information om inrättandet, upprätthållandet och övervakningen av kriterierna för säkert att beträda och säkert för heta arbeten, och

.3 att den/de fartygsåtervinningsanläggning/ar där fartyget ska återvinnas innehar en gällande auktorisering i enlighet med denna konvention.

2 Besiktningar av fartyg i syfte att genomföra bestämmelserna i denna konvention ska utföras av administrationens tjänstemän med beaktande av riktlinjerna från organisationen. Administrationen får dock anförtro besiktningarna till antingen inspektörer utsedda för ändamålet eller organisationer som administrationen erkänt.

1 Ships to which this Convention applies shall be subject to the surveys specified below:

.1 an initial survey before the ship is put in service, or before the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials is issued. This survey shall verify that Part I of the Inventory required by regulation 5 is in accordance with the requirements of this Convention;

.2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years. This survey shall verify that Part I of the Inventory of Hazardous Materials required by regulation 5 complies with the requirements of this Convention;

.3 an additional survey, either general or partial, according to the circumstances, may be made at the request of the shipowner after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been made in the way that the ship continues to comply with the requirements of this Convention, and that Part I of the Inventory is amended as necessary; and

.4 a final survey prior to the ship being taken out of service and before the recycling of the ship has started. This survey shall verify:

.1 that the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 is in accordance with the requirements of this Convention taking into account the guidelines developed by the Organization;

.2 that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment,

3 En administration som utser inspektörer eller erkänner organisationer för att utföra besiktningar enligt punkt 2 ska åtminstone delegera sådana utsedda inspektörer eller erkända organisationer rätten att

.1 kräva att de fartyg dessa besiktigar följer bestämmelserna i denna konvention, och

.2 genomföra besiktning och inspektion om detta begärs av lämpliga myndigheter i en hamnstat som är konventionsstat.

4 Den berörda administrationen ska under alla omständigheter ansvara för att besiktningen är komplett och effektiv samt vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att denna skyldighet uppfylls.

5 De inledande besiktningarna och besiktningarna för förnyande av intyg bör samordnas med de besiktningar som följer av övriga tillämpliga föreskrifter utfärdade av organisationen.

maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and

.3 that the Ship Recycling Facility(ies) where the ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with this Convention.

2 Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 2 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations to:

.1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and

.2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

4 In every case, the Administration concerned shall be responsible to ensure the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

5 The initial and renewal surveys should be harmonized with the surveys required by other applicable statutory instruments of the Organization.

Regel 11 – Utfärdande och godkännande av intyg

1 Ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material ska utfärdas av antingen administrationen eller en person eller organisation auktoriserad av administrationen när en inledande besiktning eller en besiktning för förnyande av

Regulation 11 – Issuance and endorsement of certificates

1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it after

intyg är genomförd utan anmärkning i enlighet med regel 10, till fartyg som omfattas av bestämmelserna i regel 10, med undantag för existerande fartyg på vilka den indelande och den slutliga besiktningen genomförs vid ett och samma tillfälle, med beaktande av riktlinjerna från organisationen.

2 Det internationella inventeringsintyg avseende farliga material som utfärdats enligt punkt 1 ska på fartygsägarens begäran godkännas antingen av administrationen eller av en person eller organisation auktoriserad av administrationen efter det att tilläggsbesiktning enligt regel 10 har genomförts utan anmärkning.

3 Genom undantag från regel 14.2 och bestämmelserna i regel 10.1.2, då besiktning för förnyande av intyg slutförs inom tre månader före utgångsdatumet för det gällande intyget, ska det nya intyget gälla från och med den dag då besiktningen för förnyande har genomförts till och med högst fem år från och med den dag då det befintliga intygets giltighetsdatum har gått ut.

4 Då besiktning för förnyande av intyg slutförs efter utgångsdatumet för det gällande intyget, ska det nya intyget gälla från och med den dag då besiktningen för förnyande har genomförts till och med högst fem år från och med den dag då det befintliga intygets giltighetsdatum har gått ut.

5 Då besiktning för förnyande av intyg slutförs mer än tre månader före utgångsdatumet för det gällande intyget, ska det nya intyget gälla från och med den dag då besiktningen för förnyande har genomförts till och med högst fem år från och med den dag då besiktningen för förnyande har slutförts.

6 Om ett intyg utfärdas för en kortare tid än fem år får administrationen förlänga intygets giltighetstid till ett senare datum inom den maximala period som anges i regel 10.1.2.

7 Om en besiktning för förnyande av intyg har genomförts och ett nytt intyg inte kan utfärdas eller placeras ombord på fartyget före det att det befintliga intygets giltighetsdatum har löpt ut, får en person eller organisation som auktoriserats av administrationen godkänna det befintliga intyget, och ett sådant intyg ska accepteras som giltigt under en ytterligare period om högst fem månader från den dag då intygets giltighetsdatum har löpt ut.

8 Om ett fartyg inte befinner sig i den hamn där det ska besiktigas när inventeringsintygets giltighetstid löper ut får administrationen förlänga intygets giltighetstid men endast för att göra det möjligt för fartyget att avsluta sin resa till den hamn där det ska

successful completion of an initial or renewal survey conducted in accordance with regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, except for existing ships for which both an initial survey and a final survey are conducted at the same time, taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 The International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under paragraph 1, at the request of the shipowner, shall be endorsed either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an additional survey conducted in accordance with regulation 10.

3 Notwithstanding regulation 14.2 and the requirements of regulation 10.1.2, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

5 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

6 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the

besiktigas och även i detta fall endast om det framstår lämpligt och rimligt att göra så. Ett intyg får inte förlängas för en period längre än tre månader, och ett fartyg som beviljats en sådan förlängning ska när det anlöper den hamn där det ska besiktigas inte ha rätt att, på grundval av denna förlängning, lämna hamnen utan att ha ett nytt intyg. När besiktningen för förnyande av intyg är slutförd ska det nya intyget vara giltigt under en period om högst fem år från det att det befintliga intygets giltighetsdatum har löpt ut innan förlängningen beviljades.

9 Om ett intyg avser ett fartyg som endast genomför kortare resor och inte har förlängts enligt de villkor som avses ovan, får intyget förlängas av administrationen med ytterligare upp till en månad från det utgångsdatum som anges på intyget. När besiktningen för förnyande av intyg är slutförd ska det nya intyget vara giltigt under en period om högst fem år från det att det befintliga intygets giltighetsdatum har löpt ut innan förlängningen beviljades.

10 Under särskilda omständigheter som fastställs av administrationen behöver ett nytt intygs giltighetstid inte räknas från den dag då det befintliga intyget upphörde att gälla i enlighet med vad som krävs i punkt 4, 8 eller 9 i denna regel. Under sådana särskilda omständigheter ska det nya intyget vara giltigt under en period om högst fem år från den dag då besiktningen för förnyande av intyg slutfördes.

11 Ett internationellt återvinningsintyg ska utfärdas antingen av administrationen eller av en person eller organisation auktoriserad av administrationen när en slutlig besiktning är genomförd utan anmärkning i enlighet med regel 10, till fartyg som omfattas av bestämmelserna i regel 10, med beaktande av auktoriseringen av fartygsåtervinningsanläggningen och de riktlinjer som organisationen har dragit upp.

12 Ett intyg som har utfärdats enligt bemyndigande av en konventionsstat ska godtas av de övriga konventionsstaterna och i alla syften som omfattas av denna konvention anses ha samma giltighet som ett intyg som utfärdats av dessa. Intygen ska utfärdas eller påtecknas antingen av administrationen eller av en vederbörligen bemyndigad person eller organisation.

Administrationen ska under alla omständigheter ha det fulla ansvaret för intyget.

expiry date to the maximum period specified in regulation 10.1.2.

7 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

8 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

9 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of

expiry of the existing certificate before the extension was granted.
10 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 4, 8 or 9 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

11 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it, after successful completion of a final survey in accordance with the provisions of regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, taking into account the authorization of the Ship Recycling Facility and the guidelines developed by the Organization.

12 A certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a certificate issued by them. Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regel 12 – Utfärdande eller godkännande av en annan konventionsstats intyg

1 På begäran av administrationen får en annan konventionsstat se till att ett fartyg besiktigas och, om konventionsstaten är övertygad om att bestämmelserna i konventionen är uppfyllda, ska den utfärda eller bemyndiga utfärdande av ett intyg till fartyget och, när så är lämpligt, påteckna eller ge bemyndigande för påskrift på det intyget för fartyget, i enlighet med denna bilaga.

Regulation 12 – Issuance or endorsement of a certificate by another Party

1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the

2 En kopia av intyget och en kopia av besiktningsrapporten ska översändas så snart som möjligt till den konventionsstat som begärde besiktningen.

3 Av ett intyg som utfärdats på detta sätt ska framgå att det har utfärdats på begäran av administrationen och att det ska ha samma kraft och motta samma erkännande som ett intyg som utfärdats av administrationen.

4 Inget intyg får utfärdas till fartyg som för annat än en konventionsstats flagg.

Regel 13 – Formkrav på intyg

Intygen ska upprättas på den utfärdande konventionsstatens officiella språk enligt mallarna i tilläggen 3 och 4. Om det språk som använts inte är engelska, franska eller spanska ska intyget också innehålla en översättning till ett av de språken. Administrationen får dock utfärda internationella inventeringsintyg avseende farliga material på endast ett officiellt språk i den konventionsstat som utfärdar intyget till fartyg som inte genomför resor till hamnar eller havsterminaler inom en annan konventionsstats jurisdiktion samt internationella återvinningsintyg på endast ett officiellt språk i den konventionsstat som utfärdar intyget till fartyg som återvinns på fartygsåtervinningsanläggningar inom den utfärdande konventionsstatens jurisdiktion.

Regel 14 – Varaktighet och giltighet av intyg

1 Ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material som utfärdats enligt regel 11 eller 12 ska upphöra att gälla i följande fall:

.1 Om fartygets skick i stor utsträckning avviker från uppgifterna i det intyget, inklusive om del I i

endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued by the Administration.

4 No certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 13 – Form of the certificates

The certificates shall be drawn up in an official language of the issuing Party, in the form set forth in Appendices 3 and 4. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages. The Administration may, however, issue the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials drawn up only in an official language of the issuing Party to ships not engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to this Convention and the International Ready for Recycling Certificate drawn up only in an official language of the issuing Party to ships recycled in Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of the issuing Party.

Regulation 14 – Duration and validity of the certificates

1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under regulation 11 or 12

förteckningen över farliga material inte har setts över och uppdaterats korrekt och inte återger ändringar av fartygets konstruktion och utrustning, med beaktande av relevanta riktlinjer som organisationen har dragit upp.

.2 Vid överföring av fartyget till en annan flaggstat. Ett nytt intyg ska utfärdas endast när den konventionsstat som utfärdar det nya intyget är övertygad om att fartyget uppfyller kraven i regel 10. Om fartyget överförs under en annan konventionsstats flagg och en begäran lämnas inom tre månader efter överföringen, ska den konventionsstat vars flagg fartyget tidigare förde så snart som möjligt översända till administrationen kopior av de intyg som fartyget hade före överföringen och kopior av de relevanta besiktningsrapporterna om sådana finns.

.3 Om besiktning för förnyande av intyg inte slutförts inom de tidsfrister som anges i reglerna 10.1 och 11.

.4 Om intyget inte har godkänts i enlighet med regel 11 eller 12.

2 Ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material ska utfärdas för en period som administrationen fastställer, dock högst fem år.

3 Ett internationellt återvinningsintyg ska utfärdas för en period som administrationen fastställer, dock högst tre månader.

4 Ett internationellt återvinningsintyg som utfärdats enligt regel 11 eller 12 ska uppgöra att gälla om fartygets skick avviker från uppgifterna i intyget.

5 Ett internationellt återvinningsintyg får förlängas av administrationen eller av en person eller organisation som administrationen auktoriserat för en enkel resa till fartygsåtervinningsanläggningen.

shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate, including where Part I of the Inventory of Hazardous Materials is not properly maintained and updated, reflecting changes in ship structure and equipment, in accordance with the guidelines developed by the Organization;

.2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Party issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 10. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;

.3 if the renewal survey is not completed within the periods specified under regulations 10.1 and 11; or

.4 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 11 or 12.

2 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

3 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed three months.

4 An International Ready for Recycling Certificate issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate.

KAPITEL 3 – KRAV PÅ FARTYGSÅTERVINNINGSANLÄGGNINGAR

Regel 15 – Kontroll av fartygsåtervinningsanläggningar

1 Varje konventionsstat ska upprätta lagar, föreskrifter och normer som säkerställer att fartygsåtervinningsanläggningarna utformas, konstrueras och drivs på ett säkert och miljöriktigt sätt i enlighet med denna konvention.

2 Varje konventionsstat ska upprätta en mekanism för auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar med lämpliga villkor som säkerställer att dessa fartygsåtervinningsanläggningar uppfyller kraven i denna konvention.

3 Varje konventionsstat ska upprätta en mekanism för säkerställande av att fartygsåtervinningsanläggningarna iakttar kraven enligt detta kapitel inklusive inrättande och effektiv användning av bestämmelser om inspektion, övervakning och verkställighet, inklusive befogenheter till inträde och provtagning. Mekanismen kan inkludera revisioner som utförs av behörig/a myndighet/er eller en organisation som konventionsstaten erkänner, med beaktande av de riktlinjer som organisationen har dragit upp, och resultaten av dessa revisioner bör delges organisationen.

4 Varje konventionsstat ska utnämna en eller flera behöriga myndigheter och en enda kontaktpunkt gentemot organisationen, konventionsstaterna och andra berörda parter för ärenden som hänför sig till de fartygsåtervinningsanläggningar som verkar inom den konventionsstatens jurisdiktion.

5 The International Ready for Recycling Certificate may be extended by the Administration or by any person or organization authorized by it for a single point to point voyage to the Ship Recycling Facility.

CHAPTER 3 – REQUIREMENTS FOR SHIP RECYCLING FACILITIES

Regulation 15 – Controls on Ship Recycling Facilities

1 Each Party shall establish legislation, regulations, and standards that are necessary to ensure that Ship Recycling Facilities are designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the regulations of this Convention.

2 Each Party shall establish a mechanism for authorizing Ship Recycling Facilities with appropriate conditions to ensure that such Ship Recycling Facilities meet the requirements of this Convention.

3 Each Party shall establish a mechanism for ensuring that Ship Recycling Facilities comply with the requirements of this chapter including the establishment and effective use of inspection, monitoring and enforcement provisions, including powers of entry and sampling. Such a mechanism may include an audit scheme to be carried out by the Competent Authority(ies) or an organization recognized by the Party, taking into account guidelines developed by the Organization, and the results of these audits should be communicated to the Organization.

4 Each Party shall designate one or more Competent Authorities and the single contact point to be used by the

Regel 16 – Auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar

1 Fartygsåtervinningsanläggningar som återvinner fartyg som omfattas av denna konvention eller fartyg som får liknande behandling enligt artikel 3.4 ska vara auktoriserade av en konventionsstat med beaktande av de riktlinjer som organisationen dragit upp.

2 Auktoriseringen utförs av behörig/a myndighet/er och ska omfatta verifiering av den erforderliga dokumentationen enligt denna konvention och en anläggningsinspektion. Den/de behöriga myndigheten/erna får dock anförtro auktoriseringen av fartygsåtervinningsanläggningar till organisationer som den/de erkänt.

3 Konventionsstaten ska meddela organisationen om de särskilda ansvarsområden och villkor som delegerats till de erkända organisationerna, och organisationen vidarebefordrar uppgifterna till konventionsstaterna. Under alla omständigheter är den/de behöriga myndigheten/erna ytterst ansvarig för de utfärdade auktorisationerna.

4 Auktoriseringen ska följa uppställningen i formuläret i tillägg 5. Om det språk som använts inte är engelska, franska eller spanska ska intyget också innehålla en översättning till ett av de språken.

5 Auktoriseringen gäller för en period som konventionsstaten fastställer, dock högst fem år. Konventionsstaten ska ange villkoren för att utfärda, upphäva, tillfälligt återkalla, ändra och förnya auktoriseringen och meddela dem till fartygsåtervinningsanläggningarna. Om en fartygsåtervinningsanläggning motsätter sig inspektion av behörig/a myndighet/er, eller av en erkänd organisation på myndighetens/ernas vägnar, ska auktoriseringen tillfälligt upphävas eller återkallas.

6 Om incidenter eller händelser på fartygsåtervinningsanläggningen medför att villkoren för auktoriseringen inte längre uppfylls ska fartygsåtervinningsanläggningen informera den/de behöriga myndigheten/erna. Den/de behöriga myndigheten/erna får därefter besluta att tillfälligt upphäva eller återkalla auktoriseringen

Organization, Parties to this Convention and other interested entities, for matters related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party.

Regulation 16 – Authorization of Ship Recycling Facilities

1 Ship Recycling Facilities which recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4, shall be authorized by a Party taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 The authorization shall be carried out by the Competent Authority(ies) and shall include verification of documentation required by this Convention and a site inspection. The Competent Authority(ies) may however entrust the authorization of Ship Recycling Facilities to organizations recognized by it.

3 The Party shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations, for circulation to Parties. In every case, the Competent Authority(ies) retains full responsibility for the authorization issued.

4 The authorization shall be drawn up in the form set forth in Appendix 5. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

5 The authorization shall be valid for a period specified by the Party but not exceeding five years. The Party shall identify the terms for which the authorization will be issued, withdrawn, suspended, amended and renewed, and communicate these terms to the Ship Recycling Facilities. If a Ship Recycling

eller kräva att fartygsåtervinningsanläggningen vidtar rättelse.

Regel 17 – Allmänna krav

1 Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska inrätta ledningssystem, processer och tekniker som inte medför hälsorisker för berörda arbetstagare eller människor som är bosatta i närheten av fartygsåtervinningsanläggningen och som förhindrar, reducerar, minimerar och så långt det praktiskt är möjligt eliminerar negativa effekter på miljön till följd av fartygsåtervinningen, med beaktande av de riktlinjer som organisationen dragit upp.

2 Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska gällande fartyg som omfattas av denna konvention eller som får liknande behandling enligt artikel 3.4

- .1 endast godkänna fartyg som
 - .1 rättar sig efter denna konvention, eller
 - .2 uppfyller kraven i denna konvention,

.2 endast godkänna fartyg som de är auktoriserade att återvinna, och

.3 hålla auktoriseringsdokumentationen tillgänglig i fall en fartygsägare som överväger att återvinna ett fartyg på fartygsåtervinningsanläggningen frågar efter dokumentationen.

Facility refuses inspection by the Competent Authority(ies) or the recognized organization operating on its/their behalf, the authorization shall be suspended or withdrawn.

6 If incidents or actions taken at the Ship Recycling Facility have the effect that the conditions for the authorization are no longer fulfilled, the Ship Recycling Facility shall inform the Competent Authority(ies). The Competent Authority(ies) may accordingly decide to suspend or withdraw the authorization, or require corrective actions by the Ship Recycling Facility.

Regulation 17 – General requirements

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish management systems, procedures and techniques which do not pose health risks to the workers concerned or to the population in the vicinity of the Ship Recycling Facility and which will prevent, reduce, minimize and to the extent practicable eliminate adverse effects on the environment caused by Ship Recycling, taking into account guidelines developed by the Organization.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall, for ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4:

- .1 only accept ships that:
 - .1 comply with this Convention;
 - or
 - .2 meet the requirements of this Convention;
 - .2 only accept ships which they are authorized to recycle; and
 - .3 have the documentation of its authorization available if such documentation is requested by a shipowner that is considering

Regel 18 – Plan för fartygsåtervinningsanläggningen

Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska utarbeta en plan för fartygsåtervinningsanläggningen. Planen ska antas av styrelsen eller fartygsåtervinningsföretagets motsvarande beslutande organ och innehålla

.1 en verksamhetspolicy för säkerställande av arbetstagarnas säkerhet och skydd av människors hälsa och miljön, inklusive målsättningar för att minimera och så långt det är praktiskt eliminera negativa effekter på människors hälsa och miljön som orsakas av fartygsåtervinning,

.2 ett system för att säkerställa genomförandet av kraven enligt denna konvention, uppnåendet av målen enligt fartygsåtervinningsföretagets verksamhetspolicy och kontinuerlig förbättring av förfarandena och förfarandena inom fartygsåtervinningen,

.3 identifiering av arbetsgivarnas och arbetstagnas roller och ansvar vid fartygsåtervinning,

.4 ett program för att tillhandahålla information och utbildning till arbetstagarna för säker och miljöriktig drift av fartygsåtervinningsanläggningen,

.5 en krisberedskaps- och krishanteringsplan,

.6 ett system för övervakning av fartygsåtervinningsverksamheten,

.7 ett registreringsystem som visar hur återvinning av fartyg genomförs,

.8 ett rapporteringssystem för utsläpp, emissioner, incidenter och olyckor som orsakar skada eller kan orsaka skada på arbetstagarnas säkerhet, människors hälsa och miljön, och

.9 ett rapporteringssystem för sjukdomar, olyckor och skador i arbetet samt andra negativa effekter för arbetstagarnas säkerhet och människors hälsa, med beaktande av riktlinjer från organisationen.

recycling a ship at that Ship Recycling Facility.

Regulation 18 – Ship Recycling Facility Plan

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall prepare a Ship Recycling Facility Plan. The Plan shall be adopted by the board or the appropriate governing body of the Recycling Company, and shall include:

.1 a policy ensuring workers' safety and the protection of human health and the environment, including the establishment of objectives that lead to the minimization and elimination to the extent practicable of the adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling;

.2 a system for ensuring implementation of the requirements set out in this Convention, the achievement of the goals set out in the policy of the Recycling Company, and the continuous improvement of the procedures and standards used in the Ship Recycling operations;

.3 identification of roles and responsibilities for employers and workers when conducting Ship Recycling operations;

.4 a programme for providing appropriate information and training of workers for the safe and environmentally sound operation of the Ship Recycling Facility;

.5 an emergency preparedness and response plan;

.6 a system for monitoring the performance of Ship Recycling;

.7 a record-keeping system showing how Ship Recycling is carried out;

.8 a system for reporting discharges, emissions, incidents and accidents causing damage, or with the potential of causing damage, to

Regel 19 – Förhindra negativa effekter på människors hälsa och miljön

Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska upprätta och använda förfaranden för att

.1 förhindra explosioner, bränder och andra osäkra förhållanden genom att säkerställa att förhållanden och förfaranden för säkert för heta arbeten upprättas, upprätthålls och övervakas genom hela fartygsåtervinningen,

.2 förhindra skador till följd av farlig atmosfär och andra osäkra förhållanden genom att säkerställa att förhållanden och förfaranden för säkert att beträda upprättas, upprätthålls och övervakas i fartygsutrymmen, inklusive slutna och avskilda utrymmen, genom hela fartygsåtervinningen,

.3 förhindra andra olyckor, sjukdomar och skador i arbetet samt andra negativa effekter på människors hälsa och miljön, och

.4 förhindra sådana läckage eller utsläpp under fartygsåtervinningen som kan orsaka skada på människors hälsa och/eller miljön, med beaktande av riktlinjer från organisationen.

Regel 20 – Säkert och miljöriktigt omhändertagande av farliga material

1 Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska se till säkert och miljöriktigt omhändertagande av sådana farliga material i ett fartyg som certifierats enligt regel 11 eller 12. Den/de person/er som ansvarar för återvinningen och arbetstagarna ska vara insatta i de relevanta bestämmelserna i denna konvention gällande deras uppgifter och i synnerhet aktivt använda förteckningen över farliga material och fartygets återvinningsplan både före och under omhändertagandet av farliga material.

workers' safety, human health and the environment; and

.9 a system for reporting occupational diseases, accidents, injuries and other adverse effects on workers' safety and human health,

taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and utilize procedures to:

.1 prevent explosions, fires, and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-hot work conditions and procedures are established, maintained and monitored throughout Ship Recycling;

.2 prevent harm from dangerous atmospheres and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-entry conditions and procedures are established, maintained, and monitored in ship spaces, including confined spaces and enclosed spaces, throughout Ship Recycling;

.3 prevent other accidents, occupational diseases and injuries or other adverse effects on human health and the environment; and

.4 prevent spills or emissions throughout Ship Recycling which may cause harm to human health and/or the environment, taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 20 – Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure safe and environmentally sound removal of any Hazardous Material contained in a ship certified in

2 Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska se till att alla farliga material som anges i förteckningen identifieras, märks, förpackas och avlägsnas i så stor omfattning som möjligt innan fartyget skärs upp av lämpligt utbildade och utrustade arbetstagare, med beaktande av riktlinjerna från organisationen, speciellt gällande

- .1 farliga vätskor, restprodukter och sediment,
- .2 ämnen eller föremål som innehåller tungmetaller som bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom,
- .3 färger och beläggningar som är mycket brandfarliga och/eller orsakar giftiga utsläpp,
- .4 asbest och material som innehåller asbest,
- .5 PCB och material som innehåller PCB, varvid det ska säkerställas att värmealstrande utrustning inte används vid arbetet,
- .6 CFC och halon, och
- .7 andra farliga material som inte räknas upp ovan och som inte ingår i fartygets konstruktion.

3 Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska ordna och se till säkert och miljöriktigt omhändertagande av alla farliga material och avfall från fartyg som återvinns på den fartygsåtervinningsanläggningen. Platserna för hantering och bortskaffande av avfall ska identifieras för att säkerställa vidare omhändertagande av materialen på ett säkert och miljöriktigt sätt.

4 Allt avfall som uppstår vid återvinningen ska förvaras separat från återvinningsbara material och utrustning, märkas, lagras under lämpliga förhållanden som inte medför en fara för arbetstagarna, människors hälsa eller miljön, och får endast överföras till en avfallshanteringsanläggning som är auktoriserad att hantera och bortskaffa sådant avfall på ett säkert och miljöriktigt sätt.

accordance with regulation 11 or 12. The person(s) in charge of the recycling operations and the workers shall be familiar with the requirements of this Convention relevant to their tasks and, in particular, actively use the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan, prior to and during the removal of Hazardous Materials.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure that all Hazardous Materials detailed in the Inventory are identified, labelled, packaged and removed to the maximum extent possible prior to cutting by properly trained and equipped workers, taking into account the guidelines developed by the Organization, in particular:

- .1 hazardous liquids, residues and sediments;
- .2 substances or objects containing heavy metals such as lead, mercury, cadmium and hexavalent chromium;
- .3 paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic releases;
- .4 asbestos and materials containing asbestos;
- .5 PCB and materials containing PCBs, ensuring that heat inducing equipment is avoided during such operations;
- .6 CFCs and halons; and
- .7 other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure.

3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for and ensure safe and environmentally sound management of all Hazardous Materials and wastes removed from the ship recycled at that Ship Recycling Facility. Waste management and disposal sites shall be identified to provide for the further safe and environmentally sound management of materials.

Regel 21 – Krisberedskap och krishantering

Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska upprätta och se över en krisberedskaps- och krishanteringsplan. Planen ska upprättas med hänsyn till fartygsåtervinningsanläggningens läge och omgivning och den avspeglar omfattningen och arten av verksamheterna inom varje moment vid fartygsåtervinning. Planen ska dessutom

.1 säkerställa att det finns utrustning och förfaranden för eventuella nödsituationer och att övningar genomförs regelbundet,

.2 säkerställa den nödvändiga informationen, interna kommunikationen och samordningen för att skydda alla människor och miljön vid en eventuell nödsituation på fartygsåtervinningsanläggningen,

.3 sörja för kommunikationen med och informationen till den/de relevanta behöriga myndigheterna, omgivningen och räddningstjänsten,

.4 sörja för första hjälpen och medicinskt bistånd, brandbekämpning och utrymning av alla människor från fartygsåtervinningsanläggningen, förhindra förorening, och

.5 sörja för relevant information och utbildning av alla arbetstagare på fartygsåtervinningsanläggningen, på alla nivåer och enligt deras kompetens, inklusive regelbundna övningar i förebyggande åtgärder, beredskap och respons för nödsituationer.

Regel 22 – Arbetstagarnas säkerhet och utbildning

1 Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska se till arbetstagarnas säkerhet genom att bland annat

4 All wastes generated from the recycling activity shall be kept separate from recyclable materials and equipment, labelled, stored in appropriate conditions that do not pose a risk to the workers, human health or the environment and only transferred to a waste management facility authorized to deal with their treatment and disposal in a safe and environmentally sound manner.

Regulation 21 – Emergency preparedness and response

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and maintain an emergency preparedness and response plan. The plan shall be made having regard to the location and environment of the Ship Recycling Facility, and shall take into account the size and nature of activities associated with each Ship Recycling operation. The plan shall furthermore:

.1 ensure that the necessary equipment and procedures to be followed in the case of an emergency are in place, and that drills are conducted on a regular basis;

.2 ensure that the necessary information, internal communication and coordination are provided to protect all people and the environment in the event of an emergency at the Ship Recycling Facility;

.3 provide for communication with, and information to, the relevant Competent Authority(ies), the neighbourhood and emergency response services;

.4 provide for first-aid and medical assistance, fire-fighting and evacuation of all people at the Ship Recycling Facility, pollution prevention; and

.5 provide for relevant information and training to all workers of the Ship Recycling Facility, at all levels and according to their competence,

.1 säkerställa tillgång, underhåll och användning av den personliga skyddsutrustning och de skyddskläder som behövs för alla moment i fartygsåtervinningen,

.2 säkerställa att det finns utbildningsprogram för att arbetstagarna ska kunna genomföra sina uppgifter vid fartygsåtervinning på ett säkert sätt, och

.3 säkerställa att alla arbetstagare på fartygsåtervinningsanläggningen har fått lämplig utbildning och möjlighet att sätta sig in i arbetet innan de utför något moment i fartygsåtervinningen.

2 Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska tillhandahålla personlig skyddsutrustning och se till att utrustning används då den är påkallad. Till sådan utrustning hör bland annat

- .1 huvudskydd,
- .2 ansikts- och ögonskydd,
- .3 skydd för händerna och fötterna,
- .4 andningsapparater,
- .5 hörselskydd,
- .6 skydd mot radioaktiv kontamination,

.7 skydd mot fall från höjd, och

.8 lämpliga kläder.

3 Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat får samarbete kring utbildning av arbetstagarna. Med beaktande av riktlinjer från organisationen ska utbildningsprogram som avses i punkt 1.2 av denna regel

.1 omfatta alla arbetstagare, inklusive leverantörers personal och fartygsåtervinningsanläggningens anställda,

.2 ledas av kompetenta personer,

.3 bestå av inledande utbildning och fortbildning med lämpliga intervall,

.4 omfatta bedömning av hur väl deltagarna förstår och bibehåller kunskaperna från utbildningen,

.5 ses över med jämna mellanrum och anpassas efter behov, och

.6 dokumenteras.

including regular exercises in emergency prevention, preparedness and response procedures.

Regulation 22 – Worker safety and training

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for worker safety by measures including:

.1 ensuring the availability, maintenance and use of personal protective equipment and clothing needed for all Ship Recycling operations;

.2 ensuring that training programmes are provided to enable workers to safely undertake all Ship Recycling operations they are tasked to do; and

.3 ensuring that all workers at the Ship Recycling Facility have been provided with appropriate training and familiarization prior to performing any Ship Recycling operation.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide and ensure the use of personal protective equipment for operations requiring such use, including:

.1 head protection;

.2 face and eye protection;

.3 hand and foot protection;

.4 respiratory protective equipment;

.5 hearing protection;

.6 protectors against radioactive contamination;

.7 protection from falls; and

.8 appropriate clothing.

3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party may co-operate in providing for training of workers. Taking into account the guidelines developed by the Organization, the training programmes set forth in paragraph 1.2 of this regulation shall:

Regel 23 – Rapportering om incidenter, olyckor, arbetssjukdomar och kroniska besvär

1 Fartygsåtervinningsanläggningar som auktoriserats av en konventionsstat ska rapportera till behörig/a myndighet/er om alla incidenter, olyckor, arbetssjukdomar eller kroniska besvär som är eller kan vara en risk för arbetstagarnas säkerhet, människors hälsa och miljön.

2 Rapporten ska innehålla en beskrivning av incidenten, olyckan, arbetssjukdomen eller det kroniska besväret, dess orsak, vilka åtgärder som vidtagits samt följderna och de rättelser som kommer att vidtas.

KAPITEL 4 – RAPPORTERINGSKRAV

Regel 24 – Inledande meddelande och rapporteringskrav

1 En fartygsägare ska meddela administrationen i god tid och skriftligen om sin avsikt att återvinna ett fartyg för att administrationen ska kunna förbereda sig för besiktning och certifiering i enlighet med denna konvention.

2 En fartygsåtervinningsanläggning som förbereder sig för mottagning av ett fartyg för återvinning ska i god tid och skriftligen lämna den/de behöriga myndigheten/erna en anmälan om avsikten. Av anmälan ska framgå åtminstone följande uppgifter om fartyget:

.1 Namn på den stat vars flagg fartyget för.

.1 cover all workers including contractor personnel and employees in the Ship Recycling Facility;

.2 be conducted by Competent persons;

.3 provide for initial and refresher training at appropriate intervals;

.4 include participants' evaluation of their comprehension and retention of the

training;

.5 be reviewed periodically and modified as necessary; and

.6 be documented.

Regulation 23 – Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall report to the Competent Authority(ies) any incident, accident, occupational diseases, or chronic effects causing, or with the potential of causing, risks to workers safety, human health and the environment.

2 Reports shall contain a description of the incident, accident, occupational disease, or chronic effect, its cause, the response action taken and the consequences and corrective actions to be taken.

CHAPTER 4 – REPORTING REQUIREMENTS

Regulation 24 – Initial notification and reporting requirements

1 A shipowner shall notify the Administration in due time and in writing of the intention to recycle a ship in order to enable the Administration to prepare for the survey and certification required by this Convention.

2 A Ship Recycling Facility when preparing to receive a ship for recycling shall notify in due time and in writing its Competent

- .2 Datum för fartygets registrering i denna stat.
 - .3 Fartygets identifieringsnummer (IMO-nummer).
 - .4 Skrovnummer vid leverans av nybyggt fartyg.
 - .5 Fartygets namn och fartygstyp.
 - .6 Registrerad hemmahamn.
 - .7 Fartygsägarens namn och adress samt identifieringsnummer för IMO-registrerad ägare.
 - .8 Företagets namn och adress samt IMO-företagsidentifieringsnummer.
 - .9 Namn på alla klassificeringssällskap som har klassificerat fartyget.
 - .10 Fartygets mått (längd, bredd (mallad), djup (mallat), ton lätt displacement (ldt), brutto- och nettodräktighet samt motortyp och klass).
 - .11 Förteckning över farliga material.
 - .12 Utkast till fartygets återvinningsplan för godkännande enligt regel 9.
- 3 När ett fartyg som ska återvinnas har utfärdats internationellt återvinningsintyg ska fartygsåtervinningsanläggningen meddela den/de behöriga myndigheten/erna om den planerade starten av fartygsåtervinning. Rapporten ska upprättas i enlighet med rapportformatet i tillägg 6 och åtminstone innehålla en kopia av det internationella återvinningsintyget. Rapporten ska vara inlämnad innan återvinning av fartyget får påbörjas.

Regel 25 – Rapportering av slutförd återvinning

Authority(ies) of the intent. The notification shall include at least the following ship details:

- .1 name of the State whose flag the ship is entitled to fly;
 - .2 date on which the ship was registered with that State;
 - .3 ship's identification number (IMO number);
 - .4 hull number on new-building delivery;
 - .5 name and type of the ship;
 - .6 port at which the ship is registered;
 - .7 name and address of the Shipowner as well as the IMO registered owner identification number;
 - .8 name and address of the company as well as the IMO company identification number;
 - .9 name of all classification society(ies) with which the ship is classed;
 - .10 ship's main particulars (Length overall (LOA), Breadth (Moulded), Depth (Moulded), Lightweight, Gross and Net tonnage, and engine type and rating);
 - .11 Inventory of Hazardous Materials; and
 - .12 draft ship recycling plan for approval pursuant to regulation 9.
- 3 When the ship destined to be recycled has acquired the International Ready for Recycling Certificate, the Ship Recycling Facility shall report to its Competent Authority(ies) the planned start of the Ship Recycling. The report shall be in accordance with the reporting format in Appendix 6, and shall at least include a copy of the International Ready for Recycling Certificate. Recycling of the ship shall not start prior to the submission of the report.

Regulation 25 – Reporting upon completion

När den delvisa eller fullständiga återvinningen av ett fartyg har slutförts i enlighet med bestämmelserna i denna konvention ska fartygsåtervinningsanläggningen lämna ett intyg om slutförd återvinning och rapportera till den/de behöriga myndigheten/erna. Rapporten ska sammanställas enligt tillägg 7. Den/de behöriga myndigheten/erna ska skicka en kopia av intyget om slutförd återvinning till den administration som utfärdat det internationella återvinningsintyget för fartyget. Intyget om slutförd återvinning ska utfärdas inom 14 dagar från och med datum för den delvisa eller fullständiga återvinningen i enlighet med fartygets återvinningsplan och det ska innehålla en rapport om eventuella incidenter och olyckor som skadat människors hälsa och/eller miljön.

When the partial or complete recycling of a ship is completed in accordance with the requirements of this Convention, a Statement of Completion shall be issued by the Ship Recycling Facility and reported to its Competent Authority(ies). This report must be compiled as shown in appendix 7. The Competent Authority(ies) shall send a copy of the Statement to the Administration which issued the International Ready for Recycling Certificate for the ship. The Statement shall be issued within 14 days of the date of partial or completed Ship Recycling in accordance with the Ship Recycling Plan and shall include a report on incidents and accidents damaging human health and/or the environment, if any.

TILLÄGG 1

KONTROLL AV FARLIGA MATERIAL

| Farligt material | Definitioner | Kontrollåtgärder |
|--------------------------------|--|--|
| Asbest | Material som innehåller asbest | Installation av material som innehåller asbest är förbjudet för alla fartyg. |
| Ozonnedbrytande ämnen | <p>Med ozonnedbrytande ämnen avses kontrollerade ämnen som definieras i artikel 1.4 i 1987 års Montrealprotokoll om ämnen som bryter ned ozonskiktet, förtecknade i bilagorna A, B, C eller E till det protokoll som är i kraft när detta tillägg tillämpas eller tolkas.</p> <p>Ozonnedbrytande ämnen som kan finnas ombord på fartyg omfattar men är inte begränsade till följande:</p> <p>Halon 1211 Bromklordifluormetan Halon 1301 Bromtrifluormetan Halon 2402, 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (även känt som halon 114B2) CFC-11 Triklorfluormetan CFC-12 Diklordifluormetan CFC-113, 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan CFC-114, 1,2-diklor-1,1,2,2-tetrafluoretan CFC-115 Klorpentafluoretan</p> | En installation som innehåller ozonnedbrytande ämnen är förbjuden för alla fartyg, med undantag för installationer innehållande klorfluorkolväten (HCFC) som tillåts fram till den 1 januari 2020. |
| Polyklorerade bifenyler (PCB)) | <i>Polyklorerade bifenyler</i> avser aromat som är sammansatt så att väteatomerna på bifenyilmolekylen (två bensenringar som är sammanbundna av en enda kol-kolbindning) får ersättas av upp till tio kloratomer. | Installation av material som innehåller polyklorerade bifenyler är förbjuden för alla fartyg.. |

| | | |
|--|---|--|
| <p>Påväxthindrande föreningar och system</p> | <p>Påväxthindrande föreningar och system som regleras genom bilaga I till 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (AFS-konventionen) i kraft när detta tillägg tillämpas eller tolkas.</p> | <p>1. Inga fartyg får använda påväxthindrande system som innehåller tennorganiska föreningar som fungerar som biocider, eller andra påväxthindrande system vars påföring eller användning är förbjuden enligt AFS-konventionen.</p> <p>2. Inga nya fartyg eller nya installationer på fartyg får använda påväxthindrande föreningar eller system på ett sätt som strider mot AFS-konventionen.</p> |
|--|---|--|

APPENDIX 1

| Hazardous Material | Definitions | Control measures |
|---------------------------------|---|--|
| Asbestos | Materials containing asbestos | For all ships, new installation of materials which contain asbestos shall be prohibited. |
| Ozone-depleting substances | <p>Ozone-depleting substances means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A,B,C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.</p> <p>Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane Halon 1301 Bromotrifluoromethane Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2) CFC-11 Trichlorofluoromethane CFC-12 Dichlorodifluoromethane CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane CFC-115 Chloropentafluoroethane</p> | New installations which contain ozone-depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydrochlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020. |
| Polychlorinated biphenyls (PCB) | “Polychlorinated biphenyls” means aromatic compounds formed in such a manner that the hydrogen atoms on the biphenyl molecule (two benzene rings bonded together by a single carbon-carbon bond) may be replaced by up to ten chlorine atoms | For all ships, new installation of materials which contain Polychlorinated biphenyls shall be prohibited |

| | | |
|------------------------------------|---|---|
| | | |
| Anti-fouling compounds and systems | Anti-fouling compounds and systems regulated under Annex I to the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS Convention) in force at the time of application or interpretation of this Annex.. | <p>1.No ship may apply anti-fouling systems containing organotin compounds as a biocide or any other anti-fouling system whose application or use is prohibited by the AFS Convention.</p> <p>2. No new ships or new installations on ships shall apply or employ anti-fouling compounds or systems in a manner inconsistent with the AFS Convention.</p> |

TILLÄGG 2

MINIMIFÖRTECKNING ÖVER FARLIGA MATERIAL

| |
|---|
| Farliga material som förtecknas i tillägg 1 |
| Kadmium och kadmiumföreningar |
| Hexavalent krom och hexavalenta kromföreningar |
| Bly och blyföreningar |
| Kvicksilver och kvicksilverföreningar |
| Polybromerade bifenyler (PBB) |
| Polybromerade difenyletrar (PBDE) |
| Polyklorerade naftalener (fler än tre kloratomer) |
| Radioaktiva ämnen |
| Vissa kortkedjade klorerade paraffiner (alkaner, C10-C13, klor) |

APPENDIX 2

MINIMUM LIST OF ITEMS FOR THE INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

| |
|---|
| Any Hazardous Materials listed in Appendix 1 |
| Cadmium and Cadmium Compounds |
| Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds |
| Lead and Lead Compounds |
| Mercury and Mercury Compounds |
| Polybrominated Biphenyl (PBBs) |
| Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs) |
| Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms) |
| Radioactive Substances |
| Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro) |

TILLÄGG 3

FORMULÄR FÖR INTERNATIONELLT INVENTERINGSINTYG AVSEENDE FARLIGA MATERIAL

INTERNATIONELLT INVENTERINGSINTYG AVSEENDE FARLIGA MATERIAL

(Anm.: Detta intyg ska åtföljas av del I i förteckningen över farliga material)

(officiell stämpel)

(land)

Utfärdat i enlighet med Internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009 (nedan ”konventionen”) enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(landets namn)

av

*(fullständigt namn på den person eller organisation som
är auktoriserad enligt konventionen)*

Uppgifter om fartyget

| | |
|---|--|
| Fartygets namn | |
| Registreringsnummer eller signalbokstäver | |
| Registreringshamn | |
| Bruttodräktighet | |
| IMO-nummer | |
| Fartygsägarens namn och adress | |
| IMO-identifieringsnummer för registrerad ägare | |
| IMO-identifieringsnummer för företag | |
| Konstruktionsdatum | |

Uppgifter om del I i förteckningen över farliga material

Identifierings-/verifieringsnummer för del I i förteckningen över farliga material:

Anm.: Del I i förteckningen över farliga material, enligt kraven i regel 5 i konventionens bilaga, är en väsentlig beståndsdel av det internationella inventeringsintyget avseende farliga material och ska alltid åtfölja det internationella inventeringsintyget. Del I i förteckningen över farliga material bör sammanställas på grundval av det standardiserade format som anges i de riktlinjer som utarbetats av organisationen.

HÄRMED INTYGAS FÖLJANDE:

1. Fartyget har besiktigats enligt regel 10 i konventionens bilaga.
2. Besiktningen visar att del I i förteckningen över farliga material till fullo uppfyller de tillämpliga kraven i konventionen.

Datum för slutförande av den besiktning som detta intyg grundar sig på:
(dd/mm/åååå)

Detta intyg är giltigt till och med den..... (dd/mm/åååå)

Utfärdat i
(ort där intyget utfärdats)

(dd/mm/åååå)
(datum för utfärdande) (underskrift av den vederbörligen auktoriserade tjänsteman som utfärdar intyget)

(myndighetens stämpel)

**GODKÄNNANDE AV FÖRLÄNGNING AV INTYGETS GILTIGHETSTID OM DEN
ÄR KORTARE ÄN FEM ÅR I ENLIGHET MED REGEL 11.6***

Fartyget uppfyller de relevanta bestämmelserna i konventionen, och detta intyg ska i enlighet med regel 11.6 i konventionens bilaga gälla till och med den (dd/mm/åååå):

Underskrift:

(underskrift av vederbörligen auktoriserad tjänsteman)

Ort:

Datum: den (dd/mm/åååå)

(myndighetens stämpel)

**GODKÄNNANDE I DE FALL DÅ BESIKTNINGEN FÖR FÖRNYANDE AV INTYG
HAR SLUTFÖRTS OCH REGEL 11.7 GÄLLER***

Fartyget uppfyller de relevanta bestämmelserna i konventionen, och detta intyg ska i enlighet med regel 11.7 i konventionens bilaga gälla till och med den (dd/mm/åååå):
.....

Underskrift:

(underskrift av vederbörligen auktoriserad tjänsteman)

Ort:

Datum: den (dd/mm/åååå)

(myndighetens stämpel)

* Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs

**GODKÄNNANDE AV FÖRLÄNGNING AV INTYGETS GILTIGHETSTID TILLS
FARTYGET HAR NÅTT DEN HAMN DÄR DET SKA BESIKTIGAS ELLER FÖR EN
PERIOD ENLIGT REGEL 11.8 ELLER 11.9***

Detta intyg ska enligt regel 11.8 eller 11.9** i konventionens bilaga gälla till och med den
(dd/mm/åååå):

Underskrift:
(underskrift av vederbörligen auktoriserad tjänsteman)

Ort:

Datum: den (dd/mm/åååå)

(myndighetens stämpel)

GODKÄNNANDE AV TILLÄGGSBESIKTNING*

Vid en tilläggsbesiktning i enlighet med regel 10 i konventionens bilaga uppfyllde fartyget de relevanta bestämmelserna i konventionen.

Underskrift:
(underskrift av vederbörligen auktoriserad tjänsteman)

Ort:
.....

Datum: den (dd/mm/åååå)

(myndighetens stämpel)

* Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs

** Stryk det som inte är tillämpligt.

APPENDIX 3

**FORM OF THE INTERNATIONAL CERTIFICATE ON INVENTORY OF
HAZARDOUS MATERIALS**

INTERNATIONAL CERTIFICATE ON INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

(Note: This certificate shall be supplemented by Part I of the Inventory of Hazardous Materials)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of

.....
(Name of State)

by
*(Full designation of the person or organization authorized
under the provisions of the Convention)*

Particulars of the Ship

| | |
|--|--|
| Name of Ship | |
| Distinctive number or letters | |
| Port of Registry | |
| Gross tonnage | |
| IMO number | |
| Name and address of shipowner | |
| IMO registered owner identification number | |
| IMO company identification number | |
| Date of Construction | |

Particulars of Part I of the Inventory of Hazardous Materials

Part I of the Inventory of Hazardous Materials identification/verification number:

Note: Part I of the Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials and must always accompany the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials. Part I of the Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

THIS IS TO CERTIFY:

1. that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention; and
2. that the survey shows that Part I of the Inventory of Hazardous Materials fully complies with the applicable requirements of the Convention.

Completion date of survey on which this certificate is based: (dd/mm/yyyy)

This certificate is valid until(dd/mm/yyyy)

Issued at
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy)
(Date of issue)

.....
(Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION 11.6 APPLIES*

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.6 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 11.7 APPLIES*

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.7 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION 11.8 OR 11.9 APPLIES*

This certificate shall, in accordance with regulation 11.8 or 11.9** of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy):

.....

Signed:

(Signature of duly authorized official)

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL SURVEYError! Bookmark not defined.

At an additional survey in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed:

.....

(Signature of duly authorized official)

Place:

.....

Date: (dd/mm/yyyy)

.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

** Delete as appropriate.

TILLÄGG 4

FORMULÄR FÖR INTERNATIONELLT ÅTERVINNINGSSINTYG

INTERNATIONELLT ÅTERVINNINGSSINTYG

(Anm.: Detta intyg ska åtföljas av förteckningen över farliga material och fartygets återvinningsplan)

(officiell stämpel)

(land)

Utfärdat i enlighet med Internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009 (nedan ”konventionen”) enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(landets namn)

av

(fullständigt namn på den person eller organisation som är auktoriserad enligt konventionen)

Uppgifter om fartyget

| | |
|--|--|
| Fartygets namn | |
| Registreringsnummer eller signalbokstäver | |
| Registreringshamn | |
| Bruttodräktighet | |
| IMO-nummer | |
| Fartygsägarens namn och adress | |
| IMO-identifieringsnummer för registrerad ägare | |
| IMO-identifieringsnummer för företag | |
| Konstruktionsdatum | |

Uppgifter om fartygsåtervinningsanläggningen

| | |
|---|--|
| Fartygsåtervinningsanläggningens namn | |
| Återvinningsföretagets unika identitetsnummer* | |
| Fullständig adress | |
| Datum då auktoriseringsdokumentet för fartygsåtervinning upphör | |

* Numret baserar sig på auktoriseringsdokumentet för fartygsåtervinning.

Uppgifter om förteckningen över farliga material

Identifierings-/verifieringsnummer för förteckningen över farliga material:

Anm.: Förteckningen över farliga material, enligt kraven i regel 5 i konventionens bilaga, är en väsentlig beståndsdel av det internationella återvinningsintyget och ska alltid åtfölja det internationella återvinningsintyget. Förteckningen över farliga material bör sammanställas på grundval av det standardiserade format som anges i de riktlinjer som utarbetats av organisationen.

Uppgifter om fartygets återvinningsplan

Identifierings-/verifieringsnummer för fartygets återvinningsplan:

Anm.: Fartygets återvinningsplan, enligt kraven i regel 9 i konventionens bilaga, är en väsentlig beståndsdel av det internationella återvinningsintyget och ska alltid åtfölja det internationella återvinningsintyget.

HÄRMED INTYGAS FÖLJANDE:

- 1 Fartyget har besiktigats enligt regel 10 i konventionens bilaga.
- 2 Fartyget har en giltig förteckning över farliga material enligt regel 5 i konventionens bilaga.

- 3 Fartygets återvinningsplan i enlighet med regel 9 återspeglar på ett korrekt sätt informationen i förteckningen över farliga material enligt regel 5.4 och innehåller information om inrättandet, upprätthållandet och övervakningen av kriterierna för säkert att beträda och säkert för heta arbeten.
- 4 Den/de fartygsåtervinningsanläggning/ar där fartyget ska återvinnas innehar en gällande auktorisering i enlighet med konventionen.

Detta intyg är giltigt till och med den (dd/mm/åååå)
(datum)

Utfärdat i
(ort där intyget utfärdats)

(dd/mm/åååå)
(datum för utfärdande) (underskrift av den vederbörligen auktoriserade tjänsteman som utfärdar intyget)

(myndighetens stämpel)

**GODKÄNNANDE AV FÖRLÄNGNING AV INTYGETS GILTIGHETSTID TILLS
FARTYGET HAR NÅTT DEN HAMN DÄR ÅTERVINNINGSANLÄGGNINGEN ÄR
BELÄGEN ENLIGT REGEL 14.5***

Detta intyg ska enligt regel 14.5 i konventionens bilaga gälla för en enkel resa

från:

till:

Underskrift:
(underskrift av vederbörligen auktoriserad tjänsteman)

Ort:

Datum: den (dd/mm/åååå)

(myndighetens stämpel)

* Denna sida av påskriften ska reproduceras och bifogas intyget om administrationen anser att så krävs.

APPENDIX 4

FORM OF THE INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

(Note: This certificate shall be supplemented by the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan)

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of

.....
(Name of State)

by
(Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the Ship

| | |
|--|--|
| Name of Ship | |
| Distinctive number or letters | |
| Port of Registry | |
| Gross tonnage | |
| IMO number | |
| Name and address of shipowner | |
| IMO registered owner identification number | |
| IMO company identification number | |
| Date of Construction | |

Particulars of the Ship Recycling Facility(ies)

| | |
|--|--|
| Name of Ship Recycling Facility | |
| Distinctive Recycling Company identity number* | |

| | |
|------------------------|--|
| Full address | |
| Date of expiry of DASR | |

* This number is based on the Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR).

Particulars of the Inventory of Hazardous Materials

Inventory of Hazardous Materials identification/verification number:

Note: The Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate. The Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

Particulars of the Ship Recycling Plan

Ship Recycling Plan identification/verification number:

Note: The Ship Recycling Plan, as required by regulation 9 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate.

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention;
- 2 that the ship has a valid Inventory of Hazardous Materials in accordance with regulation 5 of the Annex to the Convention;
- 3 that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and
- 4 that the Ship Recycling Facility(ies) where this ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with the Convention.

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy)
(Date)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL
REACHING THE PORT OF THE SHIP RECYCLING FACILITY FOR A PERIOD
OF GRACE WHERE REGULATION 14.5 APPLIES***

This certificate shall, in accordance with regulation 14.5 of the Annex to the Convention, be accepted as valid for a single point to point voyage

from the port of:

to the port of:

Signed:
(Signature of duly authorized official)

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

* This page of the endorsement shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

TILLÄGG 5

FORMULÄR FÖR AUKTORISERING AV FARTYGSÅTERVINNINGSANLÄGGNINGAR

Auktoriseringsdokument för bedrivande av fartygsåtervinning enligt kraven i internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009

Utfärdat i enlighet med Internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009 (nedan ”konventionen”) enligt bemyndigande av regeringen i:

.....
(landets namn)

av

(fullständigt namn på den behöriga myndigheten enligt konventionen)

| | |
|--|--|
| Fartygsåtervinningsanläggningens namn | |
| Återvinningsföretagets unika ID-nummer | |
| Fartygsåtervinningsanläggningens fullständiga adress | |
| Primär kontaktperson | |
| Telefonnummer | |
| E-postadress | |
| Ägarbolagets namn, adress och kontaktuppgifter | |
| Arbetspråk | |

Härmed verifieras att fartygsåtervinningsanläggningen har infört ledningssystem, processer och tekniker enligt kapitlen 3 och 4 i konventionens bilaga.

Denna auktorisering är giltig till och med den..... och med de förbehåll som anges i bihanget.

Denna auktorisering bör ändras, tillfälligt upphävas, återkallas eller regelbundet förnyas i enlighet med regel 16 i konventionens bilaga.

Utfärdat i

(ort där auktoriseringen utfärdats)

(dd/mm/åååå)

(datum för utfärdande)

.....
(underskrift av den vederbörligen auktoriserade tjänsteman som utfärdar auktoriseringen)

.....
(namnförtydligande och titel av den vederbörligen auktoriserade tjänsteman som utfärdar auktoriseringen)

(myndighetens stämpel)

APPENDIX 5

FORM OF THE AUTHORIZATION OF SHIP RECYCLING FACILITIES

Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR) in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

Issued under the provision of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of:

.....
(Name of State)

by.....
(Full designation of the Competent Authority under the Convention)

| | |
|---|--|
| Name of Ship Recycling Facility | |
| Distinctive Recycling Company identity No | |
| Full address of Ship Recycling Facility | |
| Primary contact person | |
| Phone number | |
| E-mail address | |
| Name, address, and contact information of ownership company | |
| Working language(s) | |

This is to verify that the Ship Recycling Facility has implemented management systems, procedures and techniques in accordance with Chapters 3 and 4 to the Annex to the Convention.

This authorization is valid untiland is subject to the limitations identified in the attached supplement.

This authorization is subject to amendment, suspension, withdrawal, or periodic renewal in accordance with regulation 16 of the Annex to the Convention.

Issued at
(Place of issue of the authorization)

(dd/mm/yyyy)

(Date of issue)

*(Signature of duly authorized
official issuing the authorization)*

.....
(Typed name and title of duly authorized official issuing the authorization)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

BIHANG TILL:

Auktoriseringsdokument för utövande av fartygsåtervinning enligt internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009

Anm.:

- | | |
|---|--|
| 1 | Detta dokument ska alltid bifogas auktoriseringsdokumentet för utövande av fartygsåtervinning. Auktoriseringsdokumentet ska alltid vara tillgängligt på fartygsåtervinningsanläggningen |
| 2 | Alla förfaranden, planer och andra dokument som fartygsåtervinningsanläggningen tagit fram och som krävs i villkoren för utfärdande av auktoriseringsdokumentet för fartygsåtervinning ska |
| 3 | Auktoriseringen utfärdas med de förbehåll som anges i detta bihang. |

1 ALLMÄNNA VILLKOR

1.1 Konventionens krav

Fartygsåtervinningsanläggningen uppfyller kraven på säker och miljöriktig utformning, konstruktion och drift i enlighet med konventionen, inklusive de relevanta kraven i följande regler:

Regel 16 – Auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar

Regel 17 – Allmänna krav

Regel 18 – Plan för fartygsåtervinningsanläggningen

Regel 19 – Förhindra negativa effekter på människors hälsa och miljö

Regel 20 – Säkert och miljöriktigt omhändertagande av farliga material

Regel 21 – Krisberedskap och krishantering

Regel 22 – Arbetstagarnas säkerhet och utbildning

Regel 23 – Rapportering om incidenter, olyckor, arbetsjukdomar och kroniska besvär

Regel 24 – Inledande meddelande och rapporteringskrav

Regel 25 – Rapportering av slutförd återvinning

Dessa krav föreskrivs för fartygsåtervinningsanläggningen genom

.....
(ange tillstånd, licens, auktorisering, rättslig norm eller annan tillämplig mekanism)

Identifierings-/verifieringsnummer för planen för fartygsåtervinningsanläggningen:
.....

1.2 Godtagande av fartyg

Med avseende om fartyg som omfattas av konventionen och fartyg som får liknande behandling enligt artikel 3.4 i konventionen får fartygsåtervinningsanläggningen bara godta fartyg för återvinning i enlighet med regel 17 i konventionens bilaga.

1.3 Villkor för säkert för heta arbeten och säkert att beträda

Fartygsåtervinningsanläggningen kan upprätta, upprätthålla och övervaka villkoren för säkert för heta arbeten och säkert att beträda under hela fartygsåtervinningen.

1.4 Omhändertagande av farliga material

Fartygsåtervinningsanläggningens utformning, konstruktion och drift ska säkerställa att omhändertagandet av alla farliga material sker på ett säkert och miljöriktigt sätt i enlighet med konventionen och alla relevanta lokala eller nationella föreskrifter/krav.

1.5 Karta över och placering av fartygsåtervinningsaktiviteterna

En karta över fartygsåtervinningsanläggningen gränser och återvinningsaktiviteternas placering inom området bifogas.

2 FARTYGSÅTERVINNINGENSANLÄGGNINGENS KAPACITET

2.1 Fartygens storlek

Fartygsåtervinningsanläggningen är auktoriserad att ta emot ett fartyg för återvinning med beaktande av följande storleksbegränsningar:

| Maximal storlek | | Andra begränsningar |
|-----------------|--|---------------------|
| Längd | | |
| Bredd | | |
| Lättvikt | | |

2.2 Säker och miljöriktig hantering av farliga material

Fartygsåtervinningsanläggningen är auktoriserad att, i enlighet med de villkor som anges nedan, ta emot ett fartyg för återvinning som innehåller sådant farligt material återfinns i nedanstående tabell.

| Farligt material(*4) | Hantering av farliga material | | | Auktorisering/begränsningar |
|--|-------------------------------|---------|-----------------|-----------------------------|
| | Omhändertagande | Lagring | Behandling (*1) | |
| | J/N (*2) | J/N | J/N (*3) | |
| Asbest | | | | |
| Ozonnedbrytande ämnen | | | | |
| Polyklorerade bifenyler (PCB) | | | | |
| Påväxthindrande föreningar och system | | | | |
| Kadmium och kadmiumföreningar | | | | |
| Hexavalent krom och hexavalenta kromföreningar | | | | |
| Bly och blyföreningar | | | | |
| Kvicksilver och kvicksilverföreningar | | | | |
| Polybromerade bifenyler (PBB) | | | | |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| Polybromerade difenyletrar (PBDE) | | | | |
| Polyklorerade naftalener (fler än tre kloratomer) | | | | |
| Radioaktiva ämnen | | | | |
| Vissa kortkedjade klorerade paraffiner (alkaner, C10-C13, klor) | | | | |
| Farliga vätskor, restprodukter och sediment | | | | |
| Färger och beläggningar som är mycket brandfarliga och/eller orsakar giftiga utsläpp | | | | |
| Andra farliga material som inte räknas upp ovan och som inte ingår i fartygets konstruktion (specificeras) | | | | |

Anm.: *1 Med behandling avses bearbetning av farliga material på fartygsåtervinningsanläggningen, däribland

- a. förbränning av farligt material,
- b. regenerering av farligt material, och
- c. bearbetning av oljerester.

*2 Om ”ja” (J), ska på planen för fartygsåtervinningsanläggningen anges den ansvariga personal som är auktoriserad att bortskaffa det farliga materialet, samt intygets nummer eller annan relevant information.

*3 Om ”nej” (N), ska av fartygets återvinningsplan framgå var det farliga materialet ska bearbetas/deponeras.

*4 Dessa farliga material specificeras i tilläggen 1 och 2 samt i regel 20 i konventionen.

SUPPLEMENT TO:

**Document of Authorization to undertake Ship Recycling (DASR) in accordance with the
Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound
Recycling of Ships, 2009**

| | |
|--------|--|
| Notes: | |
| 1 | This record shall be permanently attached to the DASR. The DASR shall be available at the Ship Recycling Facility at all times. |
| 2 | All procedures, plans and other documents produced by the Ship Recycling Facility and required under the terms to which the DASR has been issued shall be available in the working language of the Ship Recycling Facility and in either English, French or Spanish. |
| 3 | The authorization is subject to the limitations defined by this supplement. |

1 GENERAL TERMS

1.1 Requirements of the Convention

The Ship Recycling Facility meets the requirements that it be designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the Convention, including meeting the relevant requirements of:

- Regulation 16 – Authorization of Ship Recycling Facilities
- Regulation 17 – General requirements
- Regulation 18 – Ship Recycling Facility Plan
- Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment
- Regulation 20 – Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials
- Regulation 21 – Emergency preparedness and response
- Regulation 22 – Worker safety and training
- Regulation 23 – Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects
- Regulation 24 – Initial notification and reporting requirements
- Regulation 25 – Reporting upon completion

These requirements are imposed on the Ship Recycling Facility by way of

.....
(Identify the permit, licence, authorization, legal standards, or other mechanism that applies)

Ship Recycling Facility Plan identification/verification number:

1.2 Acceptance of ships

For ships to which the Convention applies and ships treated similarly pursuant to Article 3.4 of the Convention, the Ship Recycling Facility can only accept a ship for recycling in accordance with regulation 17 of the Annex to the Convention.

1.3 Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions

The Ship Recycling Facility is capable of establishing, maintaining and monitoring Safe- for-hot work and Safe-for-entry conditions throughout the Ship Recycling process.

1.4 Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is designed, constructed, operated, and required to ensure that all Hazardous Materials’ management shall be safe and environmentally sound in compliance with the Convention and with all relevant local or national regulations/requirements.

1.5 Map and location of Ship Recycling operations

A map of the boundary of the Ship Recycling Facility and the location of Ship Recycling operations within it, is attached.

2 CAPABILITY OF SHIP RECYCLING FACILITY

2.1 Size of ships

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling subject to the following size limitations:

| Maximum Size | | Other Limitations |
|---------------------|--|--------------------------|
| Length | | |
| Breadth | | |
| Lightweight | | |

2.2 Safe and Environmentally Sound Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling that contains Hazardous Materials as specified in the following table subject to the conditions noted below:

| Hazardous Material(*4) | Management of Hazardous Materials | | | Authorization/Limitations |
|---|-----------------------------------|----------------|-----------------------------|---------------------------|
| | Removal Y/N (*2) | Storage Y/N | Process (*1) Y/N (*3) | |
| Asbestos | | | | |
| Ozone-depleting substances | | | | |
| Polychlorinated biphenyls (PCB) | | | | |
| Anti-fouling compounds and systems | | | | |
| Cadmium and Cadmium Compounds | | | | |
| Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds | | | | |
| Lead and Lead Compounds | | | | |
| Mercury and Mercury Compounds | | | | |
| Polybrominated Biphenyl (PBBs) | | | | |
| Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs) | | | | |
| Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms) | | | | |
| Radioactive substances | | | | |
| Certain Shortchain Chlorinated | | | | |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| Paraffins (Alkanes, C10- C13, chloro) | | | | |
| Hazardous liquids, residues and sediments | | | | |
| Paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic release | | | | |
| Other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure (specify) | | | | |

- Notes:
- *1 Process means the processing of Hazardous Materials in the Ship Recycling Facility, such as:
 - a. incineration of Hazardous Materials;
 - b. reclamation of Hazardous Materials; and
 - c. treatment of oily residues.
 - *2 If Yes (Y), indicate in the Ship Recycling Facility Plan the responsible personnel authorized to carry out the removal, with the certificate number or other relevant information.
 - *3 If No (N), describe in the Ship Recycling Plan where the Hazardous Materials are to be processed/disposed.
 - *4 These Hazardous Materials are specified in Appendices 1 and 2 and regulation 20 of the Convention.

TILLÄGG 6

FORMULÄR FÖR RAPPORTERING AV PLANERAD START AV FARTYGSÅTERVINNING

Anläggningen
(fartygsåtervinningsanläggningens namn)

belägen i
(fartygsåtervinningsanläggningens fullständiga adress)

som är auktoriserad enligt Internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009 (nedan ”konventionen”) att genomföra fartygsåtervinning enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(landets namn)

vilket framgår av auktoriseringsdokumentet för fartygsåtervinning utfärdat i

.....
(auktoreringsplats)

av
(fullständigt namn på den behöriga myndigheten enligt konventionen)

den (dd/mm/åååå)
(utfärdandedatum)

rapporterar härmed att fartygsåtervinningsanläggningen i alla hänseenden är klar att inleda återvinning av fartyget

(IMO-nummer)

Internationellt intyg om att fartyget är återvinningsklart utfärdat enligt bestämmelserna i konventionen och enligt bemyndigande av regeringen i

.....
(landets namn)

av
(fullständigt namn på den person eller organisation som är auktoriserad enligt konventionen)

den (dd/mm/åååå)
(utfärdandedatum)

bifogas.

Underskrift

APPENDIX 6

FORM OF REPORT OF PLANNED START OF SHIP RECYCLING

The
(Name of Ship Recycling Facility)

located at
(Full Ship Recycling Facility address)

Authorized in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) to conduct Ship Recycling under the authority of the Government of:

.....
(Name of State)

as indicated in the Document of Authorization to conduct Ship Recycling issued at

.....
(Place of authorization)

by
(Full designation of the Competent Authority under the Convention)

on (dd/mm/yyyy)
(Date of issue)

Hereby reports that the Ship Recycling Facility is ready in every respect to start the recycling of the vessel

(IMO number)

The International Ready for Recycling Certificate issued under the provisions of the Convention under the authority of the Government of

.....
(Name of State)

by
(Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention)

on (dd/mm/yyyy)
(Date of issue)

is enclosed.

Signed

TILLÄGG 7

FORMULÄR FÖR UTLÅTANDE OM AVSLUTAD FARTYGSÅTERVINNING

UTLÅTANDE OM AVSLUTAD FARTYGSÅTERVINNING

Detta dokument är ett utlåtande om avslutad återvinning av

.....
*(det namn som gällde för fartyget när det mottogs till återvinning/
vid avregistreringspunkten)*

Uppgifter om fartyget vid mottagning till återvinning

| | |
|--|--|
| Registreringsnummer eller signalbokstäver | |
| Registreringshamn | |
| Bruttodräktighet | |
| IMO-nummer | |
| Fartygsägarens namn och adress | |
| IMO-identifieringsnummer för registrerad ägare | |
| IMO-identifieringsnummer för företag | |
| Konstruktionsdatum | |

HÄRMED INTYGAS FÖLJANDE:

Återvinning av fartyget har genomförts enligt fartygets återvinningsplan i enlighet med Internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009 (nedan ”konventionen”) vid

.....
(den auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningens namn och belägenhet)

och återvinningen av fartyget slutfördes den

(dd/mm/åååå)

(slutförandedatum)

Utfärdat i

(plats där intyget om slutförande har utfärdats)

den (dd/mm/åååå)

(utfärdandedatum)

.....
*(underskrift av fartygsåtervinningsanläggningens
ägare eller en företrädare som agerar för
ägarens del)*

**APPENDIX 7
FORM OF THE STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING**

STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

This document is a statement of completion of Ship Recycling for

.....
(Name of the ship when it was received for recycling/at the point of deregistration)

Particulars of the Ship as received for recycling

| | |
|--|--|
| Distinctive number or letters | |
| Port of Registry | |
| Gross tonnage | |
| IMO number | |
| Name and address of shipowner | |
| IMO registered owner identification number | |
| IMO company identification number | |
| Date of Construction | |

THIS CONFIRMS THAT:

The ship has been recycled in accordance with the Ship Recycling Plan as part of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) at

.....
(Name and location of the authorized Ship Recycling Facility)

and the recycling of the ship as required by the Convention was completed on:

(dd/mm/yyyy)
(Date of completion)

Issued at
(Place of issue of the Statement of Completion)

(dd/mm/yyyy)
(Date of issue)

.....
(Signature of the owner of the Ship Recycling
Facility or a representative acting on behalf of
the owner)

RESOLUTION MEPC.328(76)

**ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1997 ÅRS
ÄNDRINGSPROTOKOLL TILL 1973 ÅRS
INTERNATIONELLA KONVENTION
TILL FÖRHINDRANDE AV
FÖRORENING FRÅN FARTYG, I
ÄNDRAD LYDELSE GENOM DÄRTILL
HÖRANDE PROTOKOLL AV ÅR 1978**

**År 2021 reviderad bilaga VI till
MARPOL-konventionen**

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN
MARINA MILJÖN,

SOM ERINRAR OM artikel 38 punkt a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som kommittén för skydd av den marina miljön (nedan kommittén) anförtrots genom internationella konventioner om förhindrande och övervakning av förorening av havet från fartyg,

SOM OCKSÅ ERINRAR OM artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i ändrad lydelse genom därtill hörande protokoll av år 1978 och 1997 (MARPOL-konventionen), som fastställer ändringsförfarandet och ger behöriga organ i organisationen i uppdrag att pröva ändringar som hör därtill för att godkännas av de fördragsslutande parterna,

SOM DESSUTOM ERINRAR OM att kommittén vid sin 72:a session antog resolution MEPC.304(72) om *IMO:s preliminära strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg*,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sin 76:e session, de föreslagna ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen om obligatoriska målbaserade tekniska och operativa åtgärder för att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart och undantag av obemannade icke-självgående pråmar från vissa besiktningsoch certifieringskrav som har delats i

RESOLUTION MEPC.328(76)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF
THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND
THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS
MODIFIED BY THE PROTOCOL OF
1978 RELATING THERETO**

2021 Revised MARPOL Annex VI

THE MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering amendments thereto for adoption by the Parties,

RECALLING FURTHER that the Committee, at its seventy-second session, adopted resolution MEPC.304(72) on the *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, proposed amendments to MARPOL Annex VI concerning mandatory goal-based technical and operational measures to reduce carbon intensity of international shipping and exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from certain survey and certification

enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt a) i MARPOL-konventionen,

SOM OCKSÅ HAR BEHANDLAT, vid sin 76:e session, den omfattande bedömningen av effekterna av de föreslagna ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen för staterna, inklusive utvecklingsländerna och särskilt de minst utvecklade länderna och de små örikerna under utveckling,*

1 ANTAR, i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt d) i MARPOL-konventionen, ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen, vars text bifogas till denna resolution,

2 BESLUTAR, i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt f) iii) i MARPOL-konventionen, att ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen ska anses antagna den 1 maj 2022 om inte minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna eller fördragsslutande parter vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet före detta datum har meddelat organisationen att de motsätter sig ändringarna,

3 UPPMANAR de fördragsslutande parterna att uppmärksamma att ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen, i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt g) ii) i MARPOL-konventionen, träder i kraft den 1 november 2022 sedan de antagits i enlighet med stycke 2,

4 UPPMANAR OCKSÅ de fördragsslutande parterna att pröva och inleda utvecklingen av en koldioxidintensitetsbestämmelse och så snart som möjligt,

5 UPPMANAR organisationen, med beaktande av granskningsklausulerna i regel 25 stycke 3 och regel 28 stycke 11 i ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen, att inleda motsvarande granskningar så snart som möjligt,

requirements, which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

HAVING ALSO CONSIDERED, at its seventy-sixth session, the comprehensive assessment of the impacts of the proposed amendments to MARPOL Annex VI on States, including on developing countries, especially on least developed countries (LDCs) and small island developing States (SIDS),*

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, the amendments to MARPOL Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments to MARPOL Annex VI shall be deemed to have been accepted on 1 May 2022 unless prior to that date not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the amendments to MARPOL Annex VI shall enter into force on 1 November 2022 upon its acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 INVITES ALSO the Parties to consider and initiate as soon as possible the development of a Carbon Intensity Code;

5 INVITES the Organization, mindful of the review clauses provided for in regulations 25.3 and 28.11 of the amendments to MARPOL Annex VI, to initiate the respective reviews as early as possible;

* I enlighet med dokument MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68 och MEPC 76/INF.68/Add.1, Add.2 och Add.3.

As set out in documents MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68, and MEPC 76/INF.68/Add.1, Add.2 and Add.3.

6 UPPMANAR OCKSÅ organisationen att granska konsekvenserna för staterna som hänför sig till ovannämnda ändringar i bilaga VI till MARPOL-konventionen, med särskild uppmärksamhet på utvecklingsländernas behov, särskilt de minst utvecklade länderna och de små örikena under utveckling, så att eventuella nödvändiga justeringar kan genomföras,

7 ÅTAR SIG att beakta erfarenheterna från den omfattande konsekvensbedömningen av ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen i syfte att förbättra genomförandet av framtida konsekvensbedömningar med beaktande av bedömningsförfarandet avseende konsekvenserna som de föreslagna åtgärderna medför staterna (MEPC.1/Circ.885) och bestämmelserna avseende konsekvensbedömningen av de kortsiktiga åtgärderna,

8 SOM UPPMUNTRAR fördragsslutande parterna att överväga tidigarelagd tillämpning av ändringarna ovan,

9 BEGÅR att generalsekreteraren i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt e) i MARPOL-konventionen sänder bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i bilaga VI till MARPOL-konventionen som finns i bilagan till alla fördragsslutande parter i MARPOL-konventionen,

10 BEGÅR DESSUTOM att generalsekreteraren sänder kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande parter i MARPOL-konventionen.

6 INVITES ALSO the Organization to keep under review the impacts on States of the aforesaid amendments to MARPOL Annex VI, paying particular attention to the needs of developing countries, especially LDCs and SIDS, so that any necessary adjustments can be made;

7 AGREES to undertake a lessons-learned exercise from the comprehensive impact assessment of the amendments to MARPOL Annex VI, with a view to improving the procedure for conducting future impact assessments taking into account the Procedure for assessing impacts on States of candidate measures (MEPC.1/Circ.885) and the terms of reference for the impact assessment of the short-term measure;

8 ENCOURAGES the Parties to consider early application of the aforesaid amendments;

9 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL,

to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments to MARPOL Annex VI contained in the annex to all Parties to MARPOL;

10 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

**BILAGA VI TILL MARPOL-
KONVENTIONEN**

**BESTÄMMELSER OM
FÖRHINDRANDE AV
LUFTFÖRORENING FRÅN FARTYG**

Kapitel 1 – Allmänt

Regel 1

Tillämpningsområde

Bestämmelserna i denna bilaga ska tillämpas på alla fartyg om inte annat uttryckligen anges.

Regel 2

Definitioner

1 I denna bilaga avses med:

.1 *'Bilaga'* bilaga VI till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, (MARPOL-konventionen), i ändrad lydelse genom därtill hörande protokoll av år 1978 och 1997, sådan bilaga lyder ändrad av organisationen, förutsatt att ändringarna antagits och satts i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention.

.2 *'Motsvarande byggnadsstadium'* det stadium då

.1 byggande som härrör sig till ett visst fartyg påbörjas, och

.2 sammanfogning av fartyget har påbörjats och omfattar minst 50 ton eller en procent av den beräknade massan av allt byggnadsmaterial, av dessa den massa som är mindre.

.3 *'Årsdag'* det datum respektive år som motsvarar det datum då giltigheten för det internationella luftskyddscertifikatet upphör.

.4 *'Auditering'* en systematisk, oavhängig och dokumenterad process där inhämtade auditeringsbevis objektivt utvärderas för att fastställa i vilken mån auditeringskriterierna har uppfyllts.

MARPOL ANNEX VI

**REGULATIONS FOR THE
PREVENTION OF AIR POLLUTION
FROM SHIPS**

Chapter 1 – General

Regulation 1

Application

The provisions of this Annex shall apply to all ships, except where expressly provided otherwise.

Regulation 2

Definitions

1 For the purpose of this Annex:

.1 *Annex* means Annex VI to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL), as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as modified by the Protocol of 1997, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

.2 *A similar stage of construction* means the stage at which:

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

.3 *Anniversary date* means the day and the month of each year that will correspond to the date of expiry of the International Air Pollution Prevention Certificate.

.4 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

5 *'Auditeringssystem'* det auditeringssystem för IMO-medlemsstater som organisationen inrättat med beaktande av anvisningarna som organisationen utarbetat.

6 *'Auditeringsstandard'* genomförandekoden.

7 *'Hjälpreglage'* en anläggning, funktion eller kontrollstrategi som installerats i en marindieselmotor med syftet att skydda motorn och/eller tillhörande utrustning i driftsförhållanden som kan leda till att motorn skadas eller går sönder, eller som används som hjälp för att starta motorn. Ett hjälpreglage kan också vara en strategi eller åtgärd som med tillräcklig säkerhet har påvisats att det inte är en spärranordning.

8 *'Genomförandekod'* den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som antagits av organisationen genom resolution A.1070(28).

9 *'Automatisk matning'* den process där avfallet matas in i förbränningskammaren utan mänsklig assistans när avfallsförbränningsugnen är i normal drift då bränningskammarens arbetstemperatur är mellan 850°C och 1 200°C.

10 *'Spärranordning'* en anordning som mäter, känner av eller reagerar på driftsvariabler (t.ex. motorhastighet, temperatur, insugningstryck eller andra parametrar) så att vilken del eller funktion som helst av utsläppskontrollsystemet kan aktiveras, moduleras, fördröjas eller deaktiveras så att effektiviteten hos utsläppskontrollsystemet under normala driftsförhållanden försämras, om inte användningen av en sådan anordning utgör en del av de tillämpliga testmetoder som utsläppscertifikatet förutsätter.

11 *'Elektronisk dagbok'* en anordning eller ett system, godkänt av administrationen, som används för att elektroniskt registrera nödvändiga uppgifter för utsläpp, överföringar och annan verksamhet som krävs enligt denna bilaga i stället för dagbok i pappersformat.

12 *'Utsläpp'* alla utsläpp från fartyg i atmosfären eller i havet av ämnen som omfattas av reglerna i denna bilaga.

5 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

6 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

7 *Auxiliary control device* means a system, function or control strategy installed on a marine diesel engine that is used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure, or that is used to facilitate the starting of the engine. An auxiliary control device may also be a strategy or measure that has been satisfactorily demonstrated not to be a defeat device.

8 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (111 Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

9 *Continuous feeding* is defined as the process whereby waste is fed into a combustion chamber without human assistance while the incinerator is in normal operating conditions with the combustion chamber operative temperature between 850°C and 1,200°C.

10 *Defeat device* means a device that measures, senses or responds to operating variables (e.g. engine speed, temperature, intake pressure or any other parameter) for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any component or the function of the emission control system such that the effectiveness of the emission control system is reduced under conditions encountered during normal operation, unless the use of such a device is substantially included in the applied emission certification test procedures.

11 *Electronic Record Book* means a device or system, approved by the Administration, used to electronically record the required entries for discharges, transfers and other operations as required under this Annex in lieu of a hard copy record book.

12 *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.

.13 'Utsläppskontrollområde' ett område där särskilda obligatoriska åtgärder för utsläpp från fartyg krävs för att förhindra, minska och kontrollera luftföroreningar från NO_x eller SO_x och partiklar eller alla tre och ämnenas åtföljande skadliga inverkan på människors hälsa och miljön. Utsläppskontrollområden ska omfatta de områden som anges i regel 13 och 14 i denna bilaga.

.14 'Brännolja' alla bränslen som levererats till och är avsedda att förbrännas ombord på fartyg och som behövs för fartygets gång eller drift, inklusive gas och lätt och tung brännolja.

.15 'Bruttodräktighet' bruttodräktighet beräknad enligt skeppsmättningsreglerna i bilaga I till 1969 års internationella konvention om skeppsmätning eller en eventuellt efterföljande konvention.

.16 'Driftprov' prov på brännolja som används på ett fartyg.

.17 'Installationer' enligt regel 12 i denna bilaga; installation av system, utrustning, inklusive transportabla brandsläckare, isolering eller annat material i ett fartyg, men inte reparation eller återfyllning av tidigare installerade system, utrustning, isolering eller annat material eller återfyllning av transportabla brandsläckare.

.18 'Installerad' en marindieselmotor som är installerad eller avsedd att installeras i ett fartyg, inklusive en transportabel hjälpdieselmotor endast om dess bränsleinmatnings-, kylnings- eller avgassystem är en integrerad del av fartyget. Ett bränsleinmatningssystem betraktas endast som en integrerad del av fartyget om det är permanent monterat i fartyget. Denna definition omfattar en marindieselmotor som används för att komplettera eller utöka fartygets installerade effektkapacitet och som är avsedd att utgöra en integrerad del av fartyget.

.19 'Irrationell utsläppskontrollstrategi' en strategi eller åtgärd som försämrar utsläppskontrollsystemets effektivitet under den nivå som förväntas vid tillämpliga

.13 *Emission control area* means an area where the adoption of special mandatory measures for emissions from ships is required to prevent, reduce and control air pollution from NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions and their attendant adverse impacts on human health and the environment. Emission control areas shall include those listed in, or designated under, regulations 13 and 14 of this Annex.

.14 *Fuel oil* means any fuel delivered to and intended for combustion purposes for propulsion or operation on board a ship, including gas, distillate and residual fuels.

.15 *Gross tonnage* means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969, or any successor Convention.

.16 *In-use sample* means a sample of fuel oil in use on a ship.

.17 *Installations* in relation to regulation 12 of this Annex means the installation of systems, equipment, including portable fire-extinguishing units, insulation, or other material on a ship, but excludes the repair or recharge of previously installed systems, equipment, insulation or other material, or the recharge of portable fire-extinguishing units.

.18 *Installed* means a marine diesel engine that is or is intended to be fitted on a ship, including a portable auxiliary marine diesel engine, only if its fuelling, cooling or exhaust system is an integral part of the ship. A fuelling system is considered integral to the ship only if it is permanently affixed to the ship. This definition includes a marine diesel engine that is used to supplement or augment the installed power capacity of the ship and is intended to be an integral part of the ship.

.19 *Irrational emission control strategy* means any strategy or measure that, when the ship is operated under normal conditions of use, reduces the effectiveness of an emission control system to a level below that expected on the applicable emission test procedures.

utsläppstestmetoder när fartyget används under sedvanliga driftförhållanden.

.20 'Bränsle med låg flampunkt' gasformig eller flytande brännolja med en flampunkt som är lägre än vad som annars är tillåtet enligt stycke 2 punkt 1 1) i regel 4 i kapitel II-2 i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen), i dess ändrade lydelse.

.21 'Marindieselmotor' en kolvförbränningsmotor som drivs med flytande bränsle eller två olika bränslen som omfattas av regel 13 i denna bilaga, inklusive en motor som vid behov är utrustad med förstärkare eller kompoundsystem. Dessutom betraktas en gasdriven motor som installerats i ett fartyg som byggts den 1 mars 2016 eller senare eller en gasdriven hjälpmotor eller en annan typ av ersättningsmotor som installerats på eller efter detta datum också som en marindieselmotor.

.22 'MARPOL-prov' ett prov på brännolja som levererats i enlighet med regel 18 stycke 8 punkt 1 i denna bilaga.

.23 'NO_x-koden' den tekniska koden för kontroll av kväveoxidutsläpp från marindieselmotorer som antagits av 1997 års MARPOL-konferens genom resolution 2, i ändrad lydelse av organisationen, förutsatt att sådana ändringar har godkänts och satts i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i konventionen.

.24 'Ombordprov' ett prov på brännolja som är avsedd att användas eller transporteras ombord på fartyget i fråga.

.25 'Ozonnedbrytande ämnen' de reglerade ämnen enligt definitionen i artikel 1 stycke 4 i 1987 års Montrealprotokoll om ämnen som bryter ned ozonskiktet som finns förtecknade i bilaga A, B, C eller E till det protokoll som är i kraft när denna bilaga tillämpas eller tolkas.

Ozonnedbrytande ämnen som kan finnas ombord på fartyg omfattar, men är inte begränsade till:

Halon 1211 Bromkloridfluormetan
Halon 1301 Bromtrifluormetan
Halon 2402 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (också känt som halon 114B2)

.20 *Low-flashpoint fuel* means gaseous or liquid fuel oil having a flashpoint lower than otherwise permitted under paragraph 2.1.1 of regulation 4 of chapter II -2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended.

.21 *Marine diesel engine* means any reciprocating internal combustion engine operating on liquid or dual fuel, to which regulation 13 of this Annex applies, including booster/compound systems if applied. In addition, a gas-fuelled engine installed on a ship constructed on or after 1 March 2016 or a gas-fuelled additional or non-identical replacement engine installed on or after that date is also considered as a marine diesel engine.

.22 *MARPOL delivered sample* means the sample of fuel oil delivered in accordance with regulation 18.8.1 of this Annex.

.23 *NO_x Technical Code* means the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines adopted by resolution 2 of the 1997 MARPOL Conference, as amended by the Organization, provided that such amendments are adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

.24 *Onboard sample* means a sample of fuel oil intended to be used or carried for use on board that ship.

.25 *Ozone-depleting substances* means controlled substances defined in paragraph (4) of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.

Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:

Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane
Halon 1301 Bromotrifluoromethane

- CFC-11 Triklorfluormetan
 CFC-12 Diklordifluormetan
 CFC-113 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan
- CFC-114 1,2-diklor-1,1,2,2-tetrafluoretan
- CFC-115 Klorpentafluoretan
- .26 *'Avfallsförbränning ombord på fartyg'* förbränning ombord på fartyg av sådant avfall eller sådana produkter som genererats vid normal drift av fartyget.
- .27 *'Avfallsförbränningsugn ombord på fartyg'* en anordning ombord på fartyg konstruerad för att huvudsakligen användas vid avfallsförbränning.
- .28 *'Fartyg byggda'* fartyg vilkas kölar sträckts eller som befinner sig på ett motsvarande byggnadsstadium.
- .29 *'Sludgeolja'* fartyg oljemättat slam från brännolja- eller smörjoljeseparatorer, spillsmörjolja från huvud- eller hjälpmaskiner eller spillolja från länsvattenseparatorer, oljefiltreringsutrustning eller spilltråg.
- .30 *'Svavelhalt i brännolja'* koncentrationen av svavel i en brännolja, mätt i % m/m som testats i enlighet med en standard som godtagits av organisationen.
- .31 *'Tankfartyg'* i regel 15 i denna bilaga ett oljetankfartyg enligt definitionen i regel 1 i bilaga I till denna konvention eller ett kemikalietankfartyg enligt definitionen i regel 1 i bilaga II till konventionen.
- .32 *'Obemannad icke-självgående pråm'* en pråm som:
- .1 inte drivs mekaniskt,
 - .2 inte har system, utrustning och/eller maskiner installerade som kan generera utsläpp som regleras av denna bilaga, och
 - .3 varken har personer eller levande djur ombord.
- 2 I kapitel 4 avser:
- .1 *'Ett fartyg som levererats den 1 september 2019 eller senare'* ett fartyg,
- Halon 2402 1,2-Dibromo-1, 1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 11482)
- CFC-11 Trichlorofluoromethane
 CFC-12 Dichlorodifluoromethane
 CFC-113 1, 1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane
 CFC-114 1,2-Dichloro-1, 1,2,2-tetrafluoroethane
 CFC-115 Chloropentafluoroethane
- .26 *Shipboard incineration* means the incineration of wastes or other matter on board a ship, if such wastes or other matter were generated during the normal operation of that ship.
- .27 *Shipboard incinerator* means a shipboard facility designed for the primary purpose of incineration.
- .28 *Ships constructed* means ships the keels of which are laid or that are at a similar stage of construction.
- .29 *Sludge oil* means sludge from the fuel oil or lubricating oil separators, waste lubricating oil from main or auxiliary machinery, or waste oil from bilge water separators, oil filtering equipment or drip trays.
- .30 *Sulphur content of fuel oil* means the concentration of sulphur in a fuel oil, measured in % m/m as tested in accordance with a standard acceptable to the Organization.
- .31 *Tanker* in relation to regulation 15 of this Annex means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker as defined in regulation 1 of Annex 11 of the present Convention.
- .32 *Unmanned non-self-propelled (UNSP) barge* means a barge that:
- .1 is not propelled by mechanical means;
 - .2 has no system, equipment and/or machinery fitted that may generate emissions regulated by this Annex; and
 - .3 has neither persons nor living animals on board.
- 2 For the purpose of chapter 4:
- .1 *A ship delivered on or after 1 September 2019* means a ship:
 - .1 for which the building contract is placed on or after 1 September 2015; or

- .1 för vilket byggnadskontraktet har tecknats den 1 september 2015 eller därefter, eller
- .2 när byggnadskontrakt inte finns, vars kölsträckning har ägt rum eller vars byggnadsstadium är motsvarande den 1 mars 2016 eller därefter, eller
- .3 som levereras den 1 september 2019 eller därefter.
- .2 'Uppnått årligt operativt CII' är det operativa koldioxidintensitetindikatorvärdet som ett enskilt fartyg har uppnått i enlighet med regel 26 och 28 i denna bilaga.
- .3 'Uppnått EEDI-index' det EEDI-indexvärde som ett enskilt fartyg har uppnått i enlighet med regel 22 i denna bilaga.
- .4 'Uppnått EEXI-index' det EEXI-indexvärde som ett enskilt fartyg har uppnått i enlighet med regel 23 i denna bilaga.
- .5 'Bulkfartyg' ett fartyg som i huvudsak är avsett för transport av torr bulklast, inbegripet sådana fartygstyper enligt definitionen i regel 1 i kapitel XII i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS-konventionen) (i dess ändrade lydelse) såsom malmtransportfartyg, med undantag av kombinationsfartyg.
- .6 'Kalenderår' perioden från 1 januari till 31 december.
- .7 'Kombinationsfartyg' ett fartyg som konstruerats för att bära både flytande och torr bulklast till full lastkapacitet.
- .8 'Bolag' fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom fartygets befälhavare eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som därmed gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som åligger bolaget enligt den internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, i dess ändrade lydelse.
- .9 'Containerfartyg' ett fartyg som enbart konstruerats för att transportera containrar i lastrummet och på däck.
- .10 'Konventionellt framdrivningsmaskineri' en framdrivningsmetod där en eller flera huvudsakliga förbränningsmotorer utgör den primära drivkraften som är kopplad till en
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after 1 March 2016; or
- .3 the delivery of which is on or after 1 September 2019.
- .2 *Attained annual operational CII* is the operational carbon intensity indicator value achieved by an individual ship in accordance with regulations 26 and 28 of this Annex.
- .3 *Attained EEDI* is the EEDI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 22 of this Annex.
- .4 *Attained EEXI* is the EEXI value achieved by an individual ship in accordance with regulation 23 of this Annex.
- .5 *Bulk carrier* means a ship which is intended primarily to carry dry cargo in bulk, including such types as ore carriers as defined in regulation 1 of chapter XII of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, (as amended) but excluding combination carriers.
- .6 *Calendar year* means the period from 1 January until 31 December inclusive.
- .7 *Combination carrier* means a ship designed to load 100% deadweight with both liquid and dry cargo in bulk.
- .8 *Company* means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, as amended.
- .9 *Containership* means a ship designed exclusively for the carriage of containers in holds and on deck.
- .10 *Conventional propulsion* in relation to chapter 4 means a method of propulsion where a main reciprocating internal combustion engine(s) is the prime mover and coupled to a propulsion shaft either directly or through a gear box.

framdrivningsaxel antingen direkt eller genom en växellåda.

.11 '*Kryssningsfartyg*' ett passagerarfartyg utan lastdäck som enbart konstruerats för kommersiell transport av passagerare i övernattningshytter på en sjöresa.

.12 '*Tillryggalagd sträcka*' sträckan som tillryggalagts över land.

.13 'Existerande fartyg' ett fartyg som inte är ett nytt fartyg.

.14 '*Gastankfartyg*' ett lastfartyg, annat än ett LNG-fartyg enligt definitionen i stycke 2 punkt 16 i denna regel, som har byggts eller byggts om och används för transport av flytande gas i bulk.

.15 '*Allmänna lastfartyg*' fartyg med ett eller flera däck som i huvudsak konstruerats för transport av allmän last. Denna definition utesluter specialfartyg som inte beaktas vid beräkningen av referenslinjerna för allmänna lastfartyg. Sådana specialfartyg är fartyg för transport av boskap, pråmbärande fartyg, fartyg avsedda för tunga laster, fartyg avsedda för transport av fritidsbåtar och fartyg avsedda för transport av kärnbränsle.

.16 '*LNG-tankfartyg*' i kapitel 4 denna bilaga ett lastfartyg som byggts eller anpassats och används för bulktransport av flytande naturgas (LNG).

.17 '*Väsentlig ombyggnad*' i kapitel 4 i denna bilaga en ombyggnad av ett fartyg

.1 som väsentligen ändrar fartygets storlek, bärkraft eller maskineffekt, eller

.2 som ändrar fartygstypen, eller

.3 som enligt administrationens uppfattning är att väsentligen förlänga fartygets livslängd, eller

.4 som på något annat sätt ändrar ett fartyg så att om det var ett nytt fartyg, skulle sådana bestämmelser i denna konvention tillämpas på det som inte tillämpas på det som ett existerande fartyg, eller

.5 som väsentligen ändrar fartygets energieffektivitet och som omfattar alla ändringar som kan leda till att fartyget överskrider det tillämpliga erforderade EEDI-indexet enligt regel 24 i denna bilaga

.11 *Cruise passenger ship* in relation to chapter 4 means a passenger ship not having a cargo deck, designed exclusively for commercial transportation of passengers in overnight accommodations on a sea voyage.

.12 *Distance travelled* means distance travelled over ground.

.13 *Existing ship* means a ship which is not a new ship.

.14 *Gas carrier* in relation to chapter 4 means a cargo ship, other than an LNG carrier as defined in paragraph 2.16 of this regulation, constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas.

.15 *General cargo ship* means a ship with a multi-deck or single deck hull designed primarily for the carriage of general cargo. This definition excludes specialized dry cargo ships, which are not included in the calculation of reference lines for general cargo ships, namely livestock carrier, barge carrier, heavy load carrier, yacht carrier, nuclear fuel carrier.

.16 *LNG carrier* in relation to chapter 4 of this Annex means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of liquefied natural gas (LNG).

.17 *Major conversion* means in relation to chapter 4 of this Annex a conversion of a ship:

.1 which substantially alters the dimensions, carrying capacity or engine power of the ship; or

.2 which changes the type of the ship; or

.3 the intent of which in the opinion of the Administration is substantially to prolong the life of the ship; or

.4 which otherwise so alters the ship that, if it were a new ship, it would become subject to relevant provisions of the present Convention not applicable to it as an existing ship; or

.5 which substantially alters the energy efficiency of the ship and includes any modifications that could cause the ship to exceed the applicable required EEDI as set out in regulation 24 of this Annex or the applicable required EEXI as set out in regulation 25 of this Annex.

eller det tillämpliga erfordrade EEXI-indexet enligt regel 25 i denna bilaga.

.18 'Nytt fartyg' ett fartyg:

.1 för vilket byggnadskontraktet har tecknats den 1 januari 2013 eller därefter, eller

.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars kölsträckning har ägt rum eller som är i motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2013 eller därefter, eller

.3 som levereras den 1 juli 2015 eller därefter.

.19 'Icke-konventionellt framdrivningsmaskineri' enligt kapitel 4 i denna bilaga en framdrivningsmetod, annan än konventionell framdrivning, som inkluderar dieselektriskt framdrivnings-, turbinframdrivnings- och hybridframdrivningssystem.

.20 'Passagerarfartyg' ett fartyg som transporterar fler än 12 passagerare.

.21 'Polarkoden' den internationella koden för fartyg som trafikerar polarvatten, som består av en inledning, delarna I-A och II-A och delarna I-B och II-B, som antagits genom resolutionerna MSC.385(94) och MEPC.264(68), i eventuell ändrad lydelse, förutsatt att:

.1 ändringarna i de miljörelaterade bestämmelserna i inledningen och kapitel 1 i del II-A i polarkoden antas, sätts i kraft och tillämpas i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention avseende ändringsförfaranden som är tillämpliga på ett tillägg till en bilaga, och

.2 ändringarna i del II-B i polarkoden antas av kommittén för skydd av den marina miljön i enlighet med dess arbetsordning.

.22 'Kylfartyg' ett fartyg som konstruerats för att enbart transportera kyld last i lastrummen.

.23 'Erfordrat årligt operativt CII' målvärdet för uppnått årligt operativt CII-indikatorvärde i enlighet med regel 26 och 28 i denna bilaga för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken.

.24 'Erfordrat EEDI-index' maximivärdet för uppnått EEDI-index som är tillåtet enligt

.18 *New ship* means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2013; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2013; or

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2015.

.19 *Non-conventional propulsion* in relation to chapter 4 of this Annex means a method of propulsion, other than conventional propulsion, including diesel-electric propulsion, turbine propulsion, and hybrid propulsion systems.

.20 *Passenger ship* means a ship which carries more than 12 passengers.

.21 *Polar Code* means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, consisting of an introduction, parts I-A and II-A and parts I-B and II-B, adopted by resolutions MSC.385(94) and MEPC.264(68), as may be amended, provided that:

.1 amendments to the environment-related provisions of the introduction and chapter 1 of part II-A of the Polar Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to an appendix to an annex; and

.2 amendments to part II -B of the Polar Code are adopted by the Marine Environment Protection Committee in accordance with its Rules of Procedure.

.22 *Refrigerated cargo carrier* means a ship designed exclusively for the carriage of refrigerated cargoes in holds.

.23 *Required annual operational CII* is the target value of attained annual operational CII in accordance with regulations 26 and 28 of this Annex for the specific ship type and size.

.24 *Required EEDI* is the maximum value of attained EEDI that is allowed by

regel 24 i denna bilaga för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken.

.25 'Erfordrat EEXI-index' maximivärdet för uppnått EEXI-index som är tillåtet enligt regel 25 i denna bilaga för den specifika fartygstypen och fartygsstorleken.

.26 'Ro-ro-fraktfartyg' ett fartyg konstruerat för transport av ro-ro-lasttransportenheter.

.27 'Ro-ro-fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon)' ett ro-ro-fraktfartyg med flera däck som konstruerats för transport av bilar och lastbilar utan förare.

.28 'Ro-ro-passagerarfartyg' ett passagerarfartyg med ro-ro-lastutrymmen.

.29 'Tankfartyg' ett oljetankfartyg enligt definitionen i regel 1 i bilaga I till konventionen eller ett kemikalietankfartyg eller ett NLS-tankfartyg enligt definitionen i regel 1 i bilaga II till konventionen.

Regel 3

Undantag och befrielser

Allmänt

1 Bestämmelserna i denna bilaga ska inte tillämpas på

.1 utsläpp som är nödvändiga för ett fartygs säkerhet eller för att rädda människoliv till sjöss, eller

.2 vilket som helst utsläpp som härrör från en skada på fartyget eller dess utrustning,

2.1 förutsatt att alla rimliga försiktighetsåtgärder har vidtagits efter att skadan inträffat eller utsläppet upptäckts, i syfte att hindra eller minimera utsläppet, och

2.2 förutsatt att ägaren eller befälhavaren inte har handlat antingen i avsikt att orsaka skada eller av vårdslöshet och med insikt om sannolik skada som följd.

Försök i syfte att minska utsläppen från fartyg och forskning kring utsläppskontrollteknologi

2 En fördragsslutande parts administration kan vid behov i samarbete med andra administrationer bevilja undantag från

regulation 24 of this Annex for the specific ship type and size.

.25 *Required EEXI* is the maximum value of attained EEXI that is allowed by regulation 25 of this Annex for the specific ship type and size.

.26 *Ro-ro cargo ship* means a ship designed for the carriage of roll-on-roll-off cargo transportation units.

.27 *Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)* means a multi-deck roll-on-roll-off cargo ship designed for the carriage of empty cars and trucks.

.28 *Ro-ro passenger ship* means a passenger ship with roll-on-roll-off cargo spaces.

.29 *Tanker* means an oil tanker as defined in regulation 1 of Annex I of the present Convention or a chemical tanker or an NLS tanker as defined in regulation 1 of Annex II of the present Convention.

Regulation 3

Exceptions and exemptions

General

1 Regulations of this Annex shall not apply to:

.1 any emission necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

.2 any emission resulting from damage to a ship or its equipment:

2.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the emission for the purpose of preventing or minimizing the emission; and

2.2 except if the owner or the master acted either with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Trials for ship emission reduction and control technology research

2 The Administration of a Party may, in cooperation with other Administrations as appropriate, issue an exemption from

specialbestämmelser i denna bilaga för ett fartyg för att det ska kunna utföra försök i syfte att utveckla tekniker för att minska och kontrollera utsläppen från fartyg och motorkonstruktionsprogram. Ett sådant undantag kan endast beviljas om tillämpningen av specialbestämmelser i bilagan eller den reviderade NO_x-koden 2008 kan förhindra forskning i syfte att utveckla sådana tekniker eller program. Ett tillstånd som utfärdats enligt denna regel ska inte befria ett fartyg från rapporteringskravet enligt regel 27 och ska inte ändra typen och omfattningen av de uppgifter som ska rapporteras enligt regel 27. Tillstånd för ett sådant undantag beviljas endast ett nödvändigt minimiantal fartyg och det omfattas av följande bestämmelser:

.1 om marindieselmotorns cylindervolym är högst 30 liter får försöket till havs pågå i högst 18 månader. Om tilläggstid behövs kan den administration som utfärdar tillståndet förnya tillståndet för ytterligare en period på 18 månader, eller

.2 om marindieselmotorns cylindervolym är minst 30 liter får försöket till havs pågå högst fem år och den administration som utfärdar tillståndet ska i samband med varje mellanbesiktning inspektera hur försöket framskrider. Tillståndet kan återkallas på grundval av inspektionen om tillståndsvillkoren inte har iakttagits vid testningen eller om man anser att tekniken eller programmet sannolikt inte kommer att ge effektiva resultat när det gäller att minska och kontrollera utsläppen från fartyg. Om den administration eller de administrationer som utför inspektionen anser att det behövs tilläggstid för att testa en teknik eller ett program kan tillståndet förnyas för en tilläggstid på högst fem år.

Utsläpp från verksamhet i anslutning till havsbottnens mineraltillgångar

3.1 Bestämmelserna i denna bilaga tillämpas i enlighet med artikel 2 stycke 3 punkt b) ii) i konventionen inte på utsläpp som direkt härrör från utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore-bearbetning av

specific provisions of this Annex for a ship to conduct trials for the development of ship emission reduction and control technologies and engine design programmes. Such an exemption shall only be provided if the applications of specific provisions of the Annex or the revised NO_x Technical Code 2008 could impede research into the development of such technologies or programmes. A permit issued under this regulation shall not exempt a ship from the reporting requirement under regulation 27 and shall not alter the type and scope of data required to be reported under regulation 27. A permit for such an exemption shall only be provided to the minimum number of ships necessary and be subject to the following provisions:

.1 for marine diesel engines with a per cylinder displacement up to 30 L, the duration of the sea trial shall not exceed 18 months. If additional time is required, a permitting Administration or Administrations may permit a renewal for one additional 18-month period; or

.2 for marine diesel engines with a per cylinder displacement at or above 30 L, the duration of the ship trial shall not exceed five years and shall require a progress review by the permitting Administration or Administrations at each intermediate survey. A permit may be withdrawn based on this review if the testing has not adhered to the conditions of the permit or if it is determined that the technology or programme is not likely to produce effective results in the reduction and control of ship emissions. If the reviewing Administration or Administrations determine that additional time is required to conduct a test of a particular technology or programme, a permit may be renewed for an additional time period not to exceed five years.

Emissions from seabed mineral activities

3.1 Emissions directly arising from the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources are, consistent with article 2(3)(b)(ii) of the present Convention,

mineraltillgångar på havsbotten. Sådana utsläpp innefattar följande:

.1 utsläpp som uppstår vid förbränning av ämnen som endast och direkt härrör från utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore-bearbetning av mineraltillgångar på havsbotten, inklusive men inte begränsat till, avbränning av kolväten och förbränning av borrhagg, lera och/eller stimuleringsvätskor under avslutnings- eller provtagningsverksamhet och avbränning som uppstår vid störning,

.2 frigörande av gaser och flyktiga föreningar i borrhätskor och borrhagg,

.3 utsläpp som endast och direkt förknippas med bearbetning, hantering eller lagring av havsbottenmineraler, och

.4 utsläpp från marindieselmotorer som endast används för utforskning, utnyttjande och tillhörande offshore-bearbetning av mineraltillgångar på havsbotten.

3.2 Bestämmelserna i regel 18 i denna bilaga ska inte tillämpas på kolväten som produceras och sedan används som bränsle på plats, om administrationen tillåter detta.

Obemannade icke-självgående pråmar

4 Administrationen kan bevilja undantag för en obemannad icke-självgående pråm från kraven i regel 5 stycke 1 och regel 6 stycke 1 i denna bilaga genom ett dispenscertifikat för det internationella luftskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar för högst fem år, förutsatt att pråmen har genomgått en besiktning för att fastställa att förutsättningarna som avses i regel 2 stycke 1 punkt 32 1)–3) i denna bilaga uppfylls.

Regel 4

Likvärdighet

1 En fördragsslutande parts administration kan tillåta att ett fartyg utrustas med andra tillbehör, material, utrustning eller apparater än de som föreskrivs i denna bilaga, eller att andra alternativa procedurer, bränslen eller överensstämelsemetoder används ombord

exempt from the provisions of this Annex. Such emissions include the following:

.1 emissions resulting from the incineration of substances that are solely and directly the result of exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources, including but not limited to the flaring of hydrocarbons and the burning of cuttings, muds, and/or stimulation fluids during well completion and testing operations, and flaring arising from upset conditions;

.2 the release of gases and volatile compounds entrained in drilling fluids and cuttings;

.3 emissions associated solely and directly with the treatment, handling or storage of seabed minerals; and

.4 emissions from marine diesel engines that are solely dedicated to the exploration, exploitation and associated offshore processing of seabed mineral resources.

3.2 The requirements of regulation 18 of this Annex shall not apply to the use of hydrocarbons that are produced and subsequently used on site as fuel, when approved by the Administration.

Unmanned non-self-propelled barges

4 The Administration may exempt an unmanned non-self-propelled (UNSP) barge from the requirements of regulations 5.1 and 6.1 of this Annex by means of an International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled (UNSP) Barges, for a period not exceeding five years provided that the barge has undergone a survey to confirm that conditions referred to in regulations 2.1.32.1 to 2.1.32.3 of this Annex are met.

Regulation 4

Equivalents

1 The Administration of a Party may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to those required by this Annex if such fitting, material,

på ett fartyg om dessa tillhör, material, utrustning eller apparater eller alternativa procedurer, bränslen eller överensstämmelsemetoder är minst lika effektiva med tanke på minskning av utsläppen som de som föreskrivs i bilagan, inklusive kraven i reglerna 13 och 14.

2 En fördragsslutande parts administration som tillåter alternativa tillhör, material, utrustning eller apparatur eller andra procedurer, alternativa bränslen eller överensstämmelsemetoder än de som föreskrivs i denna bilaga ska underrätta organisationen om detta så att uppgifterna sänds till de fördragsslutande parterna för information och eventuella lämpliga åtgärder.

3 En fördragsslutande parts administration ska beakta organisationens anvisningar avseende likvärdigheter enligt denna regel.

4 En fördragsslutande parts administration som tillåter en likvärdighet enligt stycke 1 i denna regel ska sträva efter att inte medföra skada eller olägenhet för miljön, människors hälsa, egendom eller naturtillgångar i fördragsslutande parten eller andra stater.

Kapitel 2 – Besiktning, certifiering och kontrollrutiner

Regel 5

Besiktningar

1 Alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton och alla fasta och flytande oljeplattformar eller andra plattformar ska, för att säkerställa överensstämmelse med kraven i kapitel 3 i denna bilaga, omfattas av följande besiktningar:

.1 En första besiktning innan fartyget sätts i trafik eller innan det certifikat som krävs i regel 6 i denna bilaga utfärdas för första gången. Besiktningen ska säkerställa att utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller tillämpliga krav i kapitel 3 i denna bilaga,

.2 En förnyad besiktning i intervaller som fastställs av administrationen men minst vart femte år, förutom när regel 9 stycke 2, 5, 6

appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods are at least as effective in terms of emissions reductions as those required by this Annex, including any of the standards set forth in regulations 13 and 14.

2 The Administration of a Party that allows a fitting, material, appliance or apparatus or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to those required by this Annex shall communicate to the Organization for circulation to the Parties particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

3 The Administration of a Party should take into account any relevant guidelines developed by the Organization pertaining to the equivalents provided for in this regulation.

4 The Administration of a Party that allows the use of an equivalent as set forth in paragraph 1 of this regulation shall endeavour not to impair or damage its environment, human health, property or resources or those of other States.

Chapter 2 - Survey, certification and means of control

Regulation 5

Surveys

1 Every ship of 400 gross tonnage and above and every fixed and floating drilling rig or other platform shall, to ensure compliance with the requirements of chapter 3 of this Annex, be subject to the surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put into service or before the certificate required under regulation 6 of this Annex is issued for the first time. This survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, except where regulation 9.2, 9.5, 9.6 or

eller 7 i denna bilaga tillämpas. Den förnyade besiktningen ska säkerställa att utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller tillämpliga krav i kapitel 3 i denna bilaga,

.3 En mellanbesiktning ska utföras inom tre månader före eller efter den andra årsdagen för certifikatet eller inom tre månader före eller efter den tredje årsdagen för certifikatet och mellanbesiktningen ersätter en av årsbesiktningarna enligt stycke 1 punkt 4 i denna regel. Mellanbesiktningen ska säkerställa att utrustning och arrangemang i alla avseenden uppfyller tillämpliga krav i kapitel 3 i denna bilaga och är i funktionsdugligt skick. Sådana mellanbesiktningar ska godkännas i IAPP-certifikatet som utfärdas enligt regel 6 eller 7 i denna bilaga,

.4 En årsbesiktning ska utföras inom tre månader före eller efter varje årsdag för certifikatet, inklusive en allmän granskning av utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang och material som avses i stycke 1 punkt 1 i denna regel för att säkerställa att de har underhållits i enlighet med stycke 5 i denna regel och att de fortsätter vara i tillfredsställande skick för fartygets avsedda funktion. Sådana årsbesiktningar ska godkännas i IAPP-certifikatet som utfärdats enligt regel 6 eller 7 i denna bilaga, och

.5 En antingen allmän eller partiell extra besiktning ska beroende på omständigheterna alltid utföras när viktiga reparationer eller förnyelser enligt stycke 5 i denna regel har gjorts eller när reparationer till följd av undersökningar enligt stycke 6 i denna regel har gjorts. Besiktningen ska säkerställa att nödvändiga reparationer eller förnyelser faktiskt har gjorts och att materialet som använts vid reparationen eller förnyelsen och kvaliteten på arbetet i alla avseenden är tillfredsställande och att fartyget i alla avseenden överensstämmer med kraven i kapitel 3 i denna bilaga.

2 För fartyg med en bruttodräktighet under 400 ton kan administrationen vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att tillämpliga bestämmelser i kapitel 3 i denna bilaga iaktas.

9. 7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of chapter 3 of this Annex;

.3 An intermediate survey within three months before or after the second anniversary date or within three months before or after the third anniversary date of the certificate which shall take the place of one of the annual surveys specified in paragraph 1.4 of this regulation. The intermediate survey shall be such as to ensure that the equipment and arrangements fully comply with the applicable requirements of chapter 3 of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex;

.4 An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate, including a general inspection of the equipment, systems, fittings, arrangements and material referred to in paragraph 1.1 of this regulation to ensure that they have been maintained in accordance with paragraph 5 of this regulation and that they remain satisfactory for the service for which the ship is intended. Such annual surveys shall be endorsed on the IAPP Certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex; and

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made whenever any important repairs or renewals are made as prescribed in paragraph 5 of this regulation or after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 6 of this regulation. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory and that the ship complies in all respects with the requirements of chapter 3 of this Annex.

2 In the case of ships of less than 400 gross tonnage, the Administration may establish appropriate measures in order to ensure that the applicable provisions of chapter 3 of this Annex are complied with.

3 Besiktningar av fartyg som avser iakttagandet av bestämmelserna i denna bilaga ska utföras av administrationens tjänstemän.

.1 Administrationen får dock överlåta besiktningarna antingen till inspektörer som utsetts för uppgiften eller till organ som godkänts av administrationen. Sådana organ ska tillämpa de anvisningar som antagits av organisationen.

.2 Besiktningen av marindieselmotorer och utrustning för att säkerställa överensstämmelse med regel 13 i denna bilaga ska utföras i enlighet med den reviderade NO_x-koden 2008.

.3 När en utsedd inspektör eller ett godkänt organ bedömer att utrustningens skick väsentligen inte motsvarar certifikatets specifikationer ska denna försäkra sig om att bristerna åtgärdas och att administrationen underrättas i tillbörlig ordning. Om bristerna inte åtgärdas ska administrationen återkalla certifikatet. Om fartyget befinner sig i en annan fördragsslutande parts hamn ska även hamnstatens behöriga myndigheter omedelbart underrättas. När en av administrationens tjänstemän, en utsedd inspektör eller ett godkänt organ har underrättat hamnstatens behöriga myndigheter ska hamnstatens regering ge tjänstemannen, inspektören eller organet den hjälp som krävs för att uppfylla skyldigheterna enligt denna regel, och

4 Den behöriga administrationen ska under alla omständigheter garantera att besiktningarna är fullständiga och effektiva och säkerställa att alla nödvändiga arrangemang vidtas för att denna förpliktelse ska uppfyllas.

4 Fartyg som omfattas av kapitel 4 i denna bilaga ska även omfattas av besiktningarna nedan, med beaktande av anvisningarna som antagits av organisationen:

.1 En första besiktning utförs före ett nytt fartyg tas i bruk och före det internationella energieffektivitetscertifikatet utfärdas. Besiktningen ska fastställa att fartygets uppnådda EEDI-index överensstämmer med

3 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration.

.1 The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. Such organizations shall comply with the guidelines adopted by the Organization;

.2 The survey of marine diesel engines and equipment for compliance with regulation 13 of this Annex shall be conducted in accordance with the revised NO_x Technical Code 2008;

.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, it shall ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken, the certificate shall be withdrawn by the Administration. If the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation; and

.4 In every case, the Administration concerned shall fully guarantee the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

4 Ships to which chapter 4 of this Annex applies shall also be subject to the surveys specified below, taking into account the guidelines adopted by the Organization:

.1 An initial survey carried out before a new ship is put in service and before the International Energy Efficiency Certificate is issued. The survey shall verify that the ship's attained EEDI is in accordance with the requirements in chapter 4 of this Annex, and that the SEEMP required by regulation 26 of this Annex is on board;

kraven i kapitel 4 i denna bilaga och att SEEMP-planen som krävs enligt regel 26 i denna bilaga finns ombord på fartyget.

.2 Beroende på omständigheterna ska en allmän eller partiell besiktning utföras efter en väsentlig ombyggnad av ett nytt fartyg som omfattas av denna regel. Besiktningen ska säkerställa att det uppnådda EEDI-indexet vid behov beräknas på nytt och uppfyller kravet i regel 24 i denna bilaga, varmed korrigeringskoefficienten som tillämpas på det ombyggda fartygets typ och storlek vid skedet i fråga motsvarar datumet för kontrakt, kölsträckning eller leverans som utfärdats för det ursprungliga fartyget enligt regel 2 stycke 2 punkt 18 i denna bilaga,

.3 I fall där en väsentlig ombyggnad av ett nytt eller existerande fartyg är så omfattande att administrationen betraktar fartyget som ett nybyggt fartyg, ska administrationen fastställa behovet av en första besiktning för det uppnådda EEDI-indexet. Om en sådan besiktning anses vara nödvändig, ska den säkerställa att det uppnådda EEDI-indexet har beräknats och uppfyller kraven enligt regel 24 i denna bilaga, varmed korrigeringskoefficienten som tillämpas ska motsvara det ombyggda fartygets typ och storlek vid datumet för ombyggnadskontraktet eller, när kontrakt inte finns, vid datumet för inledandet av ombyggnadsarbetet. Besiktningen ska också säkerställa att SEEMP-planen som krävs enligt regel 26 i denna bilaga finns ombord på fartyget och att den reviderats på ett lämpligt sätt för fartyg som omfattas av regel 27 för att beakta den väsentliga ombyggnaden i de fall där den påverkar datainsamlingsförfarandet och/eller rapporteringsförfaranden,

.4 För existerande fartyg ska säkerställandet av kravet att ha en SEEMP-plan ombord på fartyget enligt regel 26 i denna bilaga ske vid den första mellanbesiktningen eller förnyade besiktningen som anges i stycke 1 i denna regel som utförs den 1 januari 2013 eller därefter, beroende på vilken som utförs först.

.5 Administrationen ska säkerställa att SEEMP-planen uppfyller regel 26 stycke 2 i denna bilaga för alla fartyg som omfattas av regel 27. Detta ska göras innan

.2 A general or partial survey, according to the circumstances, carried out after a major conversion of a new ship to which this regulation applies. The survey shall ensure that the attained EEDI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 24 of this Annex, with the reduction factor applicable to the ship type and size of the converted ship in the phase corresponding to the date of contract or keel laying or delivery determined for the original ship in accordance with regulation 2.2.18 of this Annex;

.3 In cases where the major conversion of a new or existing ship is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the Administration shall determine the necessity of an initial survey on attained EEDI. Such a survey, if determined necessary, shall ensure that the attained EEDI is calculated and meets the requirement of regulation 24 of this Annex, with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion. The survey shall also verify that the SEEMP required by regulation 26 of this Annex is on board and, for a ship to which regulation 27 applies, has been revised appropriately to reflect a major conversion in those cases where the major conversion affects data collection methodology and/or reporting processes;

.4 For existing ships, the verification of the requirement to have a SEEMP on board according to regulation 26 of this Annex shall take place at the first intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2013;

.5 The Administration shall ensure that for each ship to which regulation 27 applies, the SEEMP complies with regulation 26.2 of this Annex. This shall be done prior to collecting data under regulation 27 of this Annex in order to ensure the methodology and

datainsamlingen enligt regel 27 i denna bilaga för att säkerställa att metodik och förfaranden tagits i bruk före fartygets första rapporteringsperiod inleds. En bekräftelse på överensstämmelse ska tillhandahållas och förvaras ombord på fartyget.

.6 Administrationen ska säkerställa att SEEMP-planen uppfyller regel 26 stycke 3 punkt 1 i denna bilaga för alla fartyg som omfattas av regel 28. Detta ska göras före den 1 januari 2023. En bekräftelse på överensstämmelse ska tillhandahållas och förvaras ombord på fartyget.

.7 Säkerställandet av att fartygets uppnådda EEXI-index överensstämmer med kraven i regel 23 och 25 i denna bilaga ska ske på den första årsbesiktningen, mellanbesiktningen eller förnyade besiktningen som anges i stycke 1 i denna regel eller den första besiktningen som anges i stycke 4 punkt 1 och punkt 3 i denna regel den 1 januari 2023 eller senare, beroende på vilken som utförs först.

.8 Trots stycke 4 punkt 7 i denna regel ska beroende på omständigheterna en allmän eller partiell besiktning utföras efter en väsentlig ombyggnad av ett fartyg som omfattas av regel 23 i denna bilaga. Besiktningen ska säkerställa att det uppnådda EEXI-indexet vid behov beräknas på nytt och uppfyller kraven i regel 25 i denna bilaga.

5 Utrustningen ska underhållas för att överensstämma med bestämmelserna i denna bilaga och inga ändringar får göras i utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang eller material som omfattas av besiktningen utan uttryckligt medgivande av administrationen. Direkt ersättning av sådan utrustning och dess tillbehör med annan utrustning och tillbehör som uppfyller kraven i denna bilaga är tillåten.

6 När en olycka inträffar eller en brist påträffas som väsentligt påverkar effektiviteten eller fullständigheten i den fartygsutrustning som omfattas av denna bilaga, ska fartygets befälhavare eller ägare så snart som möjligt rapportera detta till administrationen, en utsedd inspektör eller ett erkänt organ som ansvarar för utfärdandet av relevanta certifikat.

Regel 6

processes are in place prior to the beginning of the ship's first reporting period. Confirmation of compliance shall be provided to and retained on board the ship;

.6 The Administration shall ensure that, for each ship to which regulation 28 applies, the SEEMP complies with regulation 26.3.1 of this Annex. This shall be done prior to 1 January 2023. Confirmation of compliance shall be provided to, and retained on board, the ship;

.7 The verification that the ship's attained EEXI is in accordance with the requirements in regulations 23 and 25 of this Annex shall take place at the first annual, intermediate or renewal survey identified in paragraph 1 of this regulation or the initial survey identified in paragraphs 4.1 and 4.3 of this regulation, whichever is the first, on or after 1 January 2023; and

.8 Notwithstanding paragraph 4.7 of this regulation, a general or partial survey, according to the circumstances, carried out after a major conversion of a ship to which regulation 23 of this Annex applies. The survey shall ensure that the attained EEXI is recalculated as necessary and meets the requirement of regulation 25 of this Annex.

5 The equipment shall be maintained to conform with the provisions of this Annex and no changes shall be made in the equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the express approval of the Administration. The direct replacement of such equipment and fittings with equipment and fittings that conform with the provisions of this Annex is permitted.

6 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered that substantially affects the efficiency or completeness of its equipment covered by this Annex, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, a nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate.

Regulation 6

Utfärdande eller godkännande av certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering

Internationellt luftskyddscertifikat

1 Ett internationellt luftskyddscertifikat (IAPP-certifikat) ska utfärdas efter en första eller förnyad besiktning i enlighet med bestämmelserna i regel 5 i denna bilaga till

.1 alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton som används i trafik till hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av andra fördragsslutande parterers jurisdiktion, och

.2 plattformar och borrhplattformar som används i trafik i vatten under suveränitet eller jurisdiktion av andra fördragsslutande parter.

2 För ett fartyg som är byggt innan denna bilaga träder i kraft för det ifrågasvarande fartygets administration ska ett IAPP-certifikat utfärdas i enlighet med stycke 1 i denna regel, senast i samband med den första periodiska dockningen efter ikraftträdandet, dock senast inom tre år från dagen för ikraftträdandet.

3 Ett sådant certifikat ska utfärdas eller godkännas antingen av administrationen eller en person eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen.

Administrationen tar i samtliga fall fullt ansvar för certifikatet.

Internationellt energieffektivitetscertifikat

4 Ett internationellt energieffektivitetscertifikat för fartyg ska utfärdas efter besiktningen i enlighet med bestämmelserna i regel 5 stycke 4 i denna bilaga till fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton innan fartyget får trafikera till hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av andra fördragsslutande parterers jurisdiktion.

5 Certifikatet ska utfärdas eller godkännas antingen av administrationen eller en person eller ett organ som behörigen auktoriserats

Issue or endorsement of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

International Air Pollution Prevention Certificate

1 An International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 5 of this Annex, to:

.1 any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties; and

.2 platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties.

2 A ship constructed before the date this Annex enters into force for that particular ship's Administration, shall be issued with an IAPP Certificate in accordance with paragraph 1 of this regulation no later than the first scheduled dry-docking after the date of such entry into force, but in no case later than three years after this date.

3 Such certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

International Energy Efficiency Certificate

4 An International Energy Efficiency Certificate for the ship shall be issued after a survey in accordance with the provisions of regulation 5.4 of this Annex to any ship of 400 gross tonnage and above before that ship may engage in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties.

5 The certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or any organization duly authorized by it. In every

av administrationen. Administrationen tar i samtliga fall fullt ansvar för certifikatet.

Försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering

6 Vid mottagande av rapporterade data enligt regel 27 stycke 3 i denna bilaga och uppnått årligt operativt CII-värde enligt regel 28 i denna bilaga ska administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen

.1 fastställa om data har rapporterats i enlighet med regel 27 i denna bilaga,

.2 säkerställa att det uppnådda årliga operativa CII-värdet som rapporterats baseras på data som lagts fram i enlighet med regel 27 i denna bilaga,

.3 fastställa fartygets operativa koldioxidintensitetsklassificering baserat på det fastställda uppnådda årliga operativa CII-värdet i enlighet med regel 28 stycke 6 i denna bilaga, och

.4 utfärda en försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering till fartyget senast fem månader från kalenderårets början efter fastställande och säkerställande i enlighet med regel 6 stycke 6 punkt 1–3 i denna bilaga. Administrationen tar i samtliga fall fullt ansvar för denna försäkran om överensstämmelse.

7 Vid mottagande av rapporterade data i enlighet med regel 27 stycke 4, 5 eller 6 i denna bilaga ska administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen omedelbart fastställa om data har rapporterats i enlighet med regel 27 och, om så är fallet, utfärda en försäkran om överensstämmelse till fartyget.

Administrationen tar i samtliga fall fullt ansvar för denna försäkran om överensstämmelse.

8 Trots stycke 6 i denna bestämmelse ska en försäkran om överensstämmelse inte utfärdas till fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller klassificerats som E i enlighet med regel 28

case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

6 Upon receipt of reported data pursuant to regulation 27.3 of this Annex and attained annual operational CII pursuant to regulation 28.2 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall:

.1 determine whether the data has been reported in accordance with regulation 27 of this Annex;

.2 verify that the attained annual operational CII reported is based on the data submitted in accordance with regulation 27 of this Annex;

.3 based on the verified attained annual operational CII, determine the operational carbon intensity rating of the ship in accordance with regulation 28.6 of this Annex; and

.4 issue a Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating to the ship no later than five months from the beginning of the calendar year, upon determination and verification pursuant to regulations 6.6.1 to 6.6.3 of this Annex. In every case, the Administration assumes full responsibility for this Statement of Compliance.

7 Upon receipt of reported data pursuant to regulations 27.4, 27.5 or 27.6 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall promptly determine whether the data has been reported in accordance with regulation 27 and, if so, issue a Statement of Compliance to the ship. In every case, the Administration assumes full responsibility for this Statement of Compliance.

8 Notwithstanding paragraph 6 of this regulation, a ship rated as D for three consecutive years or rated as E in accordance with regulation 28 of this Annex shall not be issued a Statement of Compliance unless a plan of corrective

i denna bilaga om inte en plan för korrigerande åtgärder vederbörligen utvecklas och beaktas i SEEMP-planen och granskas av administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av administrationen i enlighet med regel 28 stycke 7 och 8 i denna bilaga.

Regel 7

Certifikat utfärdat av en annan fördragsslutande part

1 En fördragsslutande part får på begäran av administrationen låta besikta ett fartyg och om den med tillräcklig säkerhet kan konstatera att bestämmelserna i denna bilaga iaktas kan den utfärda eller tillåta att ett IAPP-certifikat eller ett internationellt energieffektivitetscertifikat utfärdas för fartyget samt vid behov godkänna eller tillåta godkännandet av sådana certifikat för fartyget i enlighet med denna bilaga.

2 En kopia av certifikatet och en kopia av besiktningsrapporten ska så snart som möjligt lämnas till administrationen som begärt besiktningen.

3 Ett certifikat som utfärdats på detta sätt ska innehålla en anteckning om att det har utfärdats på begäran av administrationen och det ska ha samma beviskraft och få samma erkännande som ett certifikat som utfärdats enligt regel 6 i denna bilaga.

4 Ett IAPP-certifikat, ett internationellt energieffektivitetscertifikat eller ett dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar får inte utfärdas till fartyg som är berättigade att använda en sådan stats flagga som inte är en fördragsslutande part.

Regel 8

Formulär för certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering

Internationellt luftskyddscertifikat

1 IAPP-certifikatet ska utarbetas i enlighet med formuläret i tillägg I till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller

actions is duly developed and reflected in the SEEMP and verified by the Administration or any organization duly authorized by it in accordance with regulations 28.7 and 28.8 of this Annex.

Regulation 7

Issue of a Certificate by another Party

1 A Party may, at the request of the Administration, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of an IAPP Certificate or an International Energy Efficiency Certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of such certificates on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 6 of this Annex.

4 No IAPP Certificate, International Energy Efficiency Certificate or UNSP Exemption Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 8

Form of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

International Air Pollution Prevention Certificate

1 The IAPP Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix I to this Annex and shall be at

spanska. Om det utfärdande landets officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelser.

Internationellt energieffektivitetscertifikat

2 Det internationella energieffektivitetscertifikatet ska utarbetas i enlighet med formuläret i tillägg VIII till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande partens officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelser.

Försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering

3 Försäkran om överensstämmelse enligt regel 6 stycke 6 och 7 i denna bilaga ska utarbetas i enlighet med formuläret i tillägg X till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande fördragsslutande partens officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelser.

Dispenscertifikat för det internationella luftskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar

4 Enligt regel 3 stycke 4 i denna bilaga ska dispenscertifikatet för det internationella luftskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar utarbetas i enlighet med formuläret i tillägg XI till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om det utfärdande landets officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelser.”

Regel 9

Giltighetstid och giltighet för certifikat och försäkran om överensstämmelse avseende

least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

International Energy Efficiency Certificate

2 The International Energy Efficiency Certificate shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix VIII to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

3 The Statement of Compliance pursuant to regulations 6.6 and 6.7 of this Annex shall be drawn up in a form corresponding to the model given in appendix X to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-selfpropelled Barges

4 In accordance with regulation 3.4 of this Annex, the International Air Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix XI to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in the event of a dispute or discrepancy.

Regulation 9

Duration and validity of Certificates and Statements of Compliance related to fuel oil

rapportering av bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering

consumption reporting and operational carbon intensity rating

Internationellt luftskyddscertifikat

1 Giltighetstiden för ett IAPP-certifikat ska fastställas av administrationen och får inte överskrida fem år.

2 Trots det som anges i bestämmelserna i stycke 1 i denna regel,

.1 när en förnyad besiktning utförs inom tre månader före det befintliga certifikatet upphör att gälla, ska det nya certifikatet vara giltigt från datumet då den förnyade besiktningen blev klar för en period som inte överskrider fem år från datumet då det befintliga certifikatets giltighet upphör,

.2 när en förnyad besiktning utförs efter att det befintliga certifikatets giltighet har upphört, ska det nya certifikatet gälla från det datum då den förnyade besiktningen blev klar för en period som inte överskrider fem år från datumet då det befintliga certifikatets giltighet upphör, och

.3 när en förnyad besiktning utförs mer än tre månader före datumet då det befintliga certifikatets giltighet upphör, ska det nya certifikatet gälla för en period som inte överskrider fem år från det datum då den förnyade besiktningen blev klar.

3 Om ett certifikat har utfärdats för en kortare period än fem år kan administrationen förlänga certifikatets giltighet efter datumet då det upphör att gälla för högst maximitiden enligt stycke 1 i denna regel, förutsatt att besiktningarna som avses i regel 5 stycke 1 punkt 3 och 4 i denna bilaga som tillämpas då certifikatet utfärdas för fem år har utförts på behörigt sätt.

4 Om en förnyad besiktning har utförts och ett nytt certifikat inte har kunnat utfärdas eller lämnas till fartyget före det datum då det befintliga certifikatets giltighet upphör, kan en av administrationen bemyndigad person eller ett organ godkänna det befintliga certifikatet och ett sådant certifikat anses gälla för ytterligare en

International Air Pollution Prevention Certificate

1 An IAPP Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation:

.1 when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;

.2 when the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate; and

.3 when the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1 of this regulation, provided that the surveys referred to in regulations 5.1.3 and 5.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period that

period på högst fem månader från datumet då certifikatets giltighet upphör.

5 Om fartyget inte befinner sig i hamnen där det ska besiktas när certifikatets giltighet upphör, får administrationen förlänga certifikatets giltighet men denna förlängning ska endast beviljas för att tillåta fartyget att fullfölja resan till hamnen där det ska besiktas och endast i fall där det förefaller berättigat och rimligt att göra så. Förlängningen av certifikatets giltighet får inte överskrida tre månader och ett fartyg som beviljats förlängning får efter ankomsten till hamnen där det ska besiktas inte lämna hamnen på grundval av förlängningen utan ett nytt certifikat. När den förnyade besiktningen har utförts är det nya certifikatet giltigt i högst fem år från det datum då det befintliga certifikatets giltighet upphörde före den beviljade förlängningen.

6 Om giltigheten för ett certifikat som utfärdats till ett fartyg som trafikerar på korta resor inte har förlängts i enlighet med bestämmelserna ovan i denna regel, får administrationen förlänga certifikatets giltighet med högst en månad från det datum då giltigheten som anges på certifikatet upphör. När den förnyade besiktningen har utförts är det nya certifikatet giltigt i högst fem år från datumet då det befintliga certifikatets giltighet upphörde före förlängningen.

7 Under särskilda omständigheter som fastställs av administrationen behöver det nya certifikatets giltighet inte börja från det datum då det föregående certifikatets giltighet upphörde på det sätt som krävs i stycke 2 punkt 1, 5 eller 6 i denna regel. Under dessa särskilda omständigheter ska det nya certifikatet gälla högst fem år från datumet för den förnyade besiktningen.

8 Om en årsbesiktning eller mellanbesiktning blir klar före perioden som anges i regel 5 i denna bilaga

.1 ändras anteckningen om årsdag i certifikatet så att det nya datumet är högst tre månader från det datum då besiktningen blev klar,

shall not exceed five months from the expiry date.

5 If a ship, at the time when a certificate expires, is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate, but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6 A certificate issued to a ship engaged on short voyages that has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 2.1, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in regulation 5 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date that shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;

.2 utförs den följande årsbesiktningen eller mellanbesiktningen enligt regel 5 i denna bilaga med de intervaller som anges i regeln genom att använda den nya årsdagen, och

.3 kan det datum då giltigheten upphör kvarstå oförändrat förutsatt att vid behov en eller flera årsbesiktningar eller mellanbesiktningar utförs så att de maximala intervallerna mellan besiktningarna enligt regel 5 i denna bilaga inte överskrids.

9 Ett certifikat utfärdat enligt regel 6 eller 7 i denna bilaga ska upphöra att gälla i följande fall:

.1 om behöriga besiktningar inte har utförts inom de tidsperioder som anges i regel 5 stycke 1 i denna bilaga,

.2 om certifikatet inte har godkänts i enlighet med regel 5 stycke 1 punkt 3 eller 4 i denna bilaga, och

.3 om fartyget överförs till en annan flaggstat. Ett nytt certifikat utfärdas endast då den regering som utfärdar det nya certifikatet har försäkrat sig om att fartyget uppfyller kraven i regel 5 stycke 4 i denna bilaga. Om en överföring sker mellan fördragsslutande parter och om det nya certifikatet begärs inom tre månader från överföringen ska den fördragsslutande partens regering som var fartygets förra flaggstat så snart som möjligt lämna kopior av det certifikat som fanns på fartyget före överföringen till administrationen och kopior av tillhörande besiktningssprotokoll om sådana finns.

Internationellt energieffektivitetscertifikat

10 Det internationella energieffektivitetscertifikatet är giltigt under fartygets hela livslängd enligt bestämmelserna i stycke 11 nedan.

11 Ett internationellt energieffektivitetscertifikat som utfärdats enligt denna bilaga upphör att gälla i följande fall:

.1 om fartyget tagits ur bruk eller om ett nytt certifikat har utfärdats efter en väsentlig ombyggnad av fartyget, eller

.2 om fartyget överförs till en annan flaggstat. Ett nytt certifikat ska endast

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 5 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date; and

.3 the expiry date may remain unchanged, provided one or more annual or intermediate surveys, as appropriate, are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by regulation 5 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 6 or 7 of this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the relevant surveys are not completed within the periods specified under regulation 5.1 of this Annex;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 5.1.3 or 5.1.4 of this Annex; and

.3 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 5.4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

International Energy Efficiency Certificate

10 The International Energy Efficiency Certificate shall be valid throughout the life of the ship subject to the provisions of paragraph 11 below.

11 An International Energy Efficiency Certificate issued under this Annex shall cease to be valid in any of the following cases:

.1 if the ship is withdrawn from service or if a new certificate is issued following major conversion of the ship; or

.2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only

utfärdas när den regering som utfärdar det nya certifikatet har försäkrat sig om att fartyget uppfyller kraven i kapitel 4 i denna bilaga. Om en överföring sker mellan fördragsslutande parter och om det nya certifikatet begärs inom tre månader från överföringen ska den fördragsslutande partens regering som var fartygets förra flaggstat så snart som möjligt lämna kopior av det certifikat som fanns på fartyget före överföringen till administrationen och kopior av tillhörande besiktningsprotokoll om sådana finns, eller

.3 om fartygets utrustning, anläggningar, anordningar, arrangemang eller material som omfattas av besiktningen har ändrats utan uttryckligt medgivande av administrationen enligt regel 5 stycke 5 i denna bilaga, om inte regel 3 i denna bilaga tillämpas.

Försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering

12 Försäkran om överenskommen som utfärdats enligt regel 6 stycke 6 i denna bilaga gäller för det kalenderår då den utfärdats och för de första fem månaderna följande kalenderår. Försäkran om överenskommen som utfärdats enligt regel 6 stycke 7 i denna bilaga gäller för det kalenderår då den utfärdats, för följande kalenderår och för de första fem månaderna därpå följande kalenderår. Alla försäkningar om överensstämmelse ska bevaras ombord i minst fem år.

Regel 10

Hamnstatens tillsyn av operativa krav

1 När ett fartyg befinner sig i en hamn eller offshore-terminal under jurisdiktion av en annan fördragsslutande part ska den fördragsslutande partens behörigen auktoriserade myndigheter granska om fartyget uppfyller de operativa kraven enligt denna bilaga om det finns grundad

be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of chapter 4 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificate carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports; or

.3 if the ship's equipment, systems, fittings, arrangements, or material covered by the survey were changed without the express approval of the Administration, as provided for in regulation 5.5 of this Annex, unless regulation 3 of this Annex applies.

Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating

12 The Statement of Compliance issued pursuant to regulation 6.6 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued and for the first five months of the following calendar year. The Statement of Compliance issued pursuant to regulation 6.7 of this Annex shall be valid for the calendar year in which it is issued, for the following calendar year, and for the first five months of the subsequent calendar year. All Statements of Compliance shall be kept on board for at least five years.

Regulation 10

Port State control on operational requirements

1 A ship, when in a port or an offshore terminal under the jurisdiction of another Party, is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with

anledning att anta att befälhavaren eller besättningen inte känner till viktiga förfaranden avseende förhindrande av luftförorening från fartyg.

2 Under omständigheter som anges i punkt 1 i denna regel ska den fördragsslutande parten vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyget inte lämnar hamn innan situationen har åtgärdats enligt bestämmelserna i denna bilaga.

3 På denna regel tillämpas förfaranden relaterade till hamnstatens tillsyn enligt artikel 5 i denna konvention.

4 Inget i denna regel ska tolkas som en begränsning av en sådan fördragsslutande parts rättigheter och skyldigheter som utför tillsyn av de operativa krav som uttryckligen fastställs i denna konvention.

5 Enligt kapitel 4 i denna bilaga kan en hamnstats granskning vid behov säkerställa att det finns en giltig försäkran om överensstämmelse avseende rapportering av brännoljaförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering, ett internationellt energieffektivitetscertifikat och en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering ombord på fartyget i enlighet med artikel 5 i den gällande konventionen.

6 Trots kraven i stycke 5 i denna regel kan en hamnstat granska huruvida den fartygsspecifika planen för energieffektivitetshantering har genomförts av fartyget på ett lämpligt sätt i enlighet med regel 28 i denna bilaga.

Regel 11

Uppdagande av överträdelser och verkställighet

1 Fördragsslutande parterna samarbetar för att uppdaga överträdelser och verkställa bestämmelserna i denna bilaga genom att vidta alla lämpliga och praktiska åtgärder för att uppdaga överträdelser och bevaka miljön samt tillräckligt effektiva förfaranden för rapportering och insamling av bevismaterial.

2 Ett fartyg som omfattas av denna bilaga kan granskas av vederbörligen bemyndigade myndigheter i en annan fördragsslutande parts hamn eller offshore-terminal för att

essential shipboard procedures relating to the prevention of air pollution from ships.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take steps to ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

4 Nothing in this regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Party carrying out control over operational requirements specifically provided for in the present Convention.

5 In relation to chapter 4 of this Annex, any port State inspection may verify, when appropriate, that there is a valid Statement of Compliance related to fuel oil consumption reporting and operational carbon intensity rating, an International Energy Efficiency Certificate and a Ship Energy Efficiency Management Plan on board, in accordance with article 5 of the present Convention.

6 Notwithstanding the requirements in paragraph 5 of this regulation, any port State inspection may inspect whether the Ship Energy Efficiency Management Plan is duly implemented by the ship in accordance with regulation 28 of this Annex.

Regulation 11

Detection of violations and enforcement

1 Parties shall cooperate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Annex, using all appropriate and practicable measures of detection and environmental monitoring, and adequate procedures for reporting and accumulation of evidence.

2 A ship to which this Annex applies may, in any port or offshore terminal of a Party, be subject to inspection by officers appointed or authorized by that Party for the purpose of verifying whether the ship has

kontrollera om fartyget i strid mot bestämmelserna i denna bilaga har släppt ut ämnen som omfattas av denna bilaga. Om en överträdelse av bestämmelserna i denna bilaga framkommer i granskningen ska en rapport lämnas till administrationen för att vidta lämpliga åtgärder.

3 Alla fördragsslutande parter lämnar eventuellt bevismaterial till administrationen över att fartyget, i strid mot bestämmelserna i denna bilaga, har släppt ut ämnen som omfattas av denna bilaga. Om möjligt ska den förstnämnda fördragsslutande partens behöriga myndighet underrätta fartygets befälhavare om den påstådda överträdelsen.

4 När administrationen mottagit bevismaterialet utreder den händelsen och kan begära att den andra fördragsslutande parten lämnar fler eller bättre bevis på den påstådda överträdelsen. Om administrationen anser att det finns tillräckligt med bevis för att vidta rättsliga åtgärder avseende den påstådda överträdelsen ska administrationen vidta sådana åtgärder så snart som möjligt i enlighet med dess lagstiftning.

Administrationn ska omgående underrätta både den fördragsslutande parten som har rapporterat den påstådda överträdelsen och organisationen om de åtgärder som har vidtagits.

5 En fördragsslutande part får också granska ett fartyg som omfattas av denna bilaga när det anländer till en hamn eller offshore-terminal under den fördragsslutande partens jurisdiktion, om en annan fördragsslutande part framställt en begäran om undersökning och tillräckliga bevis på att fartyget, i strid mot bestämmelserna i denna bilaga, har släppt ut ämnen som omfattas av denna bilaga. Rapporten från en sådan undersökning lämnas till den fördragsslutande parten som begärt den och till administrationen så att lämpliga åtgärder kan vidtas i enlighet med denna konvention.

6 Vid tillämpning eller tolkning av denna bilaga ska gällande internationell rätt om förhindrande, minskning och kontroll av förorening av den marina miljön från fartyg, inklusive bestämmelser om verkställighet och rättsliga skyddsåtgärder, i tillämpliga

emitterade av de ämnen som omfattas av denna bilaga i strid mot bestämmelserna i denna bilaga. Om en överträdelse av bestämmelserna i denna bilaga framkommer i granskningen ska en rapport lämnas till administrationen för att vidta lämpliga åtgärder.

3 Any Party shall furnish to the Administration evidence, if any, that the ship has emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provisions of this Annex. If it is practicable to do so, the competent authority of the former Party shall notify the master of the ship of the alleged violation.

4 Upon receiving such evidence, the Administration shall investigate the matter and may request the other Party to furnish further or better evidence of the alleged contravention. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken in accordance with its law as soon as possible. The Administration shall promptly inform the Party that has reported the alleged violation, as well as the Organization, of the action taken.

5 A Party may also inspect a ship to which this Annex applies when it enters the ports or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party together with sufficient evidence that the ship has emitted any of the substances covered by the Annex in any place in violation of this Annex. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the Administration so that the appropriate action may be taken under the present Convention.

6 The international law concerning the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from ships, including that law relating to enforcement and safeguards, in force at the time of application or interpretation of this Annex, applies, mutatis mutandis, to the rules and standards set forth in this Annex.

fall tillämpas på regler och krav i denna bilaga.

Kapitel 3 – Krav avseende kontroll av utsläpp från fartyg

Regel 12

Ozonnedbrytande ämnen

1 Denna regel ska inte tillämpas på permanent slutet utrustning där det inte finns någon påfyllningsanslutning för kylmedel eller löstagbara delar som innehåller ozonnedbrytande ämnen.

2 Om inget annat bestäms i regel 3 stycke 1 ska alla avsiktliga utsläpp av ozonnedbrytande ämnen förbjudas.

Avsiktliga utsläpp innefattar utsläpp i samband med underhåll, service, reparation eller avlägsnande av system eller utrustning, dock inte minimala utsläpp i samband med tillvaratagande eller återvinning av ett ozonnedbrytande ämne. De fördragsslutande parterna kan utfärda bestämmelser om avsiktliga eller oavsiktliga utsläpp från läckage av ozonnedbrytande ämnen.

3.1 Installationer som innehåller andra ozonnedbrytande ämnen än HCFC-föreningar (klorfluorkolväteföreningar) är förbjudna

.1 på fartyg som byggts den 19 maj 2005 eller senare, eller

.2 på fartyg som byggts före den 19 maj 2005, vars utrustning enligt avtal levereras till fartyget den 19 maj 2005 eller senare, eller, om det inte finns något avtal om leverans, vars utrustning faktiskt levereras till fartyget den 19 maj 2005 eller senare.

3.2 Installationer som innehåller HCFC-föreningar är förbjudna

.1 på fartyg som byggts den 1 januari 2020 eller senare, eller

.2 på fartyg som byggts före den 1 januari 2020, vars utrustning enligt avtal levereras till fartyget den 1 januari 2020 eller senare, eller, om det inte finns något avtal om leverans, vars utrustning faktiskt levereras till fartyget den 1 januari 2020 eller senare.

Chapter 3 - Requirements for control of emissions from ships

Regulation 12

Ozone-depleting substances

1 This regulation does not apply to permanently sealed equipment where there are no refrigerant charging connections or potentially removable components containing ozone-depleting substances.

2 Subject to the provisions of regulation 3.1, any deliberate emissions of ozone-depleting substances shall be prohibited. Deliberate emissions include emissions occurring in the course of maintaining, servicing, repairing or disposing of systems or equipment, except that deliberate emissions do not include minimal releases associated with the recapture or recycling of an ozone-depleting substance. Emissions arising from leaks of an ozone-depleting substance, whether or not the leaks are deliberate, may be regulated by Parties.

3.1 Installations that contain ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons, shall be prohibited:

.1 on ships constructed on or after 19 May 2005; or

.2 in the case of ships constructed before 19 May 2005 which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 19 May 2005 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual delivery of the equipment to the ship on or after 19 May 2005.

3.2 Installations that contain hydrochlorofluorocarbons shall be prohibited:

.1 on ships constructed on or after 1 January 2020; or

.2 in the case of ships constructed before 1 January 2020 which have a contractual delivery date of the equipment to the ship on or after 1 January 2020 or, in the absence of a contractual delivery date, the actual

4 De ämnen som avses i denna regel och utrustning som innehåller sådana ämnen lämnas till lämpliga mottagningsanläggningar när de avlägsnas från fartygen.

5 Varje fartyg som omfattas av regel 6 stycke 1 ska ha en förteckning över utrustning som innehåller ozonnedbrytande ämnen.

6 Varje fartyg som omfattas av regel 6 stycke 1 som har laddningsbara system som innehåller ozonnedbrytande ämnen ska föra dagbok över ozonnedbrytande ämnen. Dagboken kan vara en del av den befintliga loggboken eller en elektroniskdagbok om godkänts av administrationen. Det elektroniska registreringsystemet som avses i regel 12 stycke 6, sådan den antagits genom resolution MEPC.176(58), betraktas som en elektronisk dagbok förutsatt att det elektroniska registreringsystemet har godkänts av administrationen under eller före den första förnyade besiktningen för IAPP-certifikatet som utförts den 1 oktober 2020 eller senare, men senast den 1 oktober 2025 med beaktande av anvisningarna som organisationen utarbetat.

7 I dagboken för ozonnedbrytande ämnen registreras ämnens massa (kg) och dagboken fylls i utan dröjsmål i följande fall:

- .1 då utrustning som innehåller ozonnedbrytande ämnen laddas helt eller delvis på nytt,
- .2 då utrustning som innehåller ozonnedbrytande ämnen repareras eller underhålls,
- .3 då ozonnedbrytande ämnen släpps ut i atmosfären:
 - 3.1 avsiktligt, och
 - 3.2 oavsiktligt,
- .4 då ozonnedbrytande ämnen lämnas till mottagningsanläggningar på land, och
- .5 då ozonnedbrytande ämnen levereras till fartyget.

Regel 13

Kväveoxider (NO_x)

Tillämpningsområde

delivery of the equipment to the ship on or after 1 January 2020.

4 The substances referred to in this regulation, and equipment containing such substances, shall be delivered to appropriate reception facilities when removed from ships.

5 Each ship subject to regulation 6.1 shall maintain a list of equipment containing ozone-depleting substances.

6 Each ship subject to regulation 6.1 that has rechargeable systems that contain ozone-depleting substances shall maintain an ozone-depleting substances record book. This record book may form part of an existing logbook or electronic record book as approved by the Administration. An electronic recording system referred to in regulation 12.6, as adopted by resolution MEPC.176(58), shall be considered an electronic record book, provided the electronic recording system is approved by the Administration on or before the first IAPP Certificate renewal survey carried out on or after 1 October 2020, but not later than 1 October 2025, taking into account the guidelines developed by the Organization.

7 Entries in the ozone-depleting substances record book shall be recorded in terms of mass (kg) of substance and shall be completed without delay on each occasion, in respect of the following:

- .1 recharge, full or partial, of equipment containing ozone-depleting substances;
- .2 repair or maintenance of equipment containing ozone-depleting substances;
- .3 discharge of ozone-depleting substances to the atmosphere:
 - .3.1 deliberate; and
 - .3.2 non-deliberate;
- .4 discharge of ozone-depleting substances to land-based reception facilities; and
- .5 supply of ozone-depleting substances to the ship.

Regulation 13

Nitrogen oxides (NO_x)

Application

1.1 Denna regel ska tillämpas på
.1 alla marindieselmotorer med en uteffekt som överstiger 130 kW som är installerade i fartyg, och

.2 alla marindieselmotorer med en uteffekt som överstiger 130 kW som genomgår en väsentlig ombyggnad den 1 januari 2000 eller senare, förutom då det med tillräcklig säkerhet kan påvisas för administrationen att motorn är identisk med den motor som den ersätter och att den inte heller annars omfattas av tillämpningsområdet för regel 1 stycke 1 punkt 1.

1.2 Denna regel ska inte tillämpas på

.1 marindieselmotorer som endast är avsedda att användas i nödsituationer eller endast som kraftkälla för sådana anordningar eller utrustningar som endast är avsedda att användas i nödsituationer ombord på det fartyg där de är installerade, eller på marindieselmotorer som är installerade i livbåtar som endast är avsedda att användas i nödsituationer, och

.2 marindieselmotorer installerade i fartyg som endast trafikerar på vatten under den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagg fartyget har rätt att använda, förutsatt att motorerna omfattas av alternativa NO_x-kontrollåtgärder som fastställts av administrationen.

1.3 Trots bestämmelserna i stycke 1 punkt 1 i denna regel, kan administrationen bevilja undantag från tillämpningen av denna regel på marindieselmotorer som är installerade i fartyg som byggts eller som genomgår en väsentlig ombyggnad före den 19 maj 2005, förutsatt att fartyget endast trafikerar till den statens hamnar eller offshore-terminaler vars flagga fartyget har rätt att använda.

Väsentlig ombyggnad

2.1 I denna regel avser *väsentlig ombyggnad* en ändring av en marindieselmotor som genomförts den 1 januari 2000 eller senare, som ännu inte certifierats i enlighet med kraven i stycke 3, 4 eller 5 punkt 1 1) i denna regel då

1.1 This regulation shall apply to:

.1 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW installed on a ship; and

.2 each marine diesel engine with a power output of more than 130 kW that undergoes a major conversion on or after 1 January 2000 except when demonstrated to the satisfaction of the Administration that such engine is an identical replacement to the engine that it is replacing and is otherwise not covered under paragraph 1.1.1 of this regulation.

1.2 This regulation does not apply to:

.1 a marine diesel engine intended to be used solely for emergencies or solely to power any device or equipment intended to be used solely for emergencies on the ship on which it is installed, or a marine diesel engine installed in lifeboats intended to be used solely for emergencies; and

.2 a marine diesel engine installed on a ship solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly, provided that such engine is subject to an alternative NO_x control measure established by the Administration.

1.3 Notwithstanding the provisions of paragraph 1.1 of this regulation, the Administration may provide an exclusion from the application of this regulation for any marine diesel engine that is installed on a ship constructed, or for any marine diesel engine that undergoes a major conversion, before 19 May 2005, provided that the ship on which the engine is installed is solely engaged in voyages to ports or offshore terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

Major conversion

2.1 For the purpose of this regulation, *major conversion* means a modification on or after 1 January 2000 of a marine diesel engine that has not already been certified to the standards set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation where:

.1 motorn ersätts med en marindieselmotor eller en andra marindieselmotor installeras, eller

.2 motorn har genomgått en omfattande ändring enligt definitionen i det år 2008 reviderade NOx-koden, eller

.3 motorns största kontinuerliga effekt utökas med mer än tio procent jämfört med den största kontinuerliga effekten enligt motorns ursprungliga certifiering.

2.2 Om en väsentlig ombyggnad innebär att en marindieselmotor ersätts med en icke-identisk marindieselmotor eller att ytterligare en marindieselmotor installeras, ska de bestämmelser i denna regel tillämpas som gäller vid tidpunkten då motorn ersätts eller ytterligare en motor installeras. Endast i fråga om ersättande motorer bestäms att om den ersättande motorn inte kan uppfylla kraven i stycke 5 punkt 1 1) i denna regel (nivå III), ska den ersättande motorn uppfylla kraven i stycke 4 i denna regel (nivå II) med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

2.3 En marindieselmotor som avses i stycke 2 punkt 1 2) eller 3) i denna regel ska uppfylla följande krav:

.1 på fartyg som byggts före den 1 januari 2000 tillämpas kraven i stycke 3 i denna regel, och

.2 på fartyg som byggts den 1 januari 2000 eller senare tillämpas de krav som gäller vid byggnadstidpunkten för fartyget.

Nivå I

3 Enligt regel 3 i denna bilaga är användningen av marindieselmotorer i fartyg som byggts den 1 januari 2000 eller senare och före den 1 januari 2011 förbjuden, förutom när utsläppet av kväveoxider från motorn (beräknat som det vägda totala utsläppet av NO₂) ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varv per minut):

.1 17,0 g/kWh när n är lägre än 130 rpm,

.1 the engine is replaced by a marine diesel engine or an additional marine diesel engine is installed, or

.2 any substantial modification, as defined in the revised NOx Technical Code 2008, is made to the engine, or

.3 the maximum continuous rating of the engine is increased by more than 10% compared to the maximum continuous rating of the original certification of the engine.

2.2 For a major conversion involving the replacement of a marine diesel engine with a nonidentical marine diesel engine, or the installation of an additional marine diesel engine, the standards in this regulation at the time of the replacement or addition of the engine shall apply. In the case of replacement engines only, if it is not possible for such a replacement engine to meet the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation (Tier III, as applicable), then that replacement engine shall meet the standards set forth in paragraph 4 of this regulation (Tier II), taking into account the guidelines developed by the Organization.

2.3 A marine diesel engine referred to in paragraph 2.1.2 or 2.1.3 of this regulation shall meet the following standards:

.1 for ships constructed prior to 1 January 2000, the standards set forth in paragraph 3 of this regulation shall apply; and

.2 for ships constructed on or after 1 January 2000, the standards in force at the time the ship was constructed shall apply.

Tier I

3 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2000 and prior to 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 17.0g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh när n är 130 eller högre men lägre än 2 000 rpm,

.3 9,8 g/kWh när n är 2 000 rpm eller högre.

Nivå II

4 Enligt regel 3 i denna bilaga är användningen av marindieselmotorer i fartyg som byggts den 1 januari 2011 eller senare förbjuden, förutom när utsläppet av kväveoxider från motorn (beräknat som det vägda totala utsläppet av NO₂) ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varv per minut):

.1 14,4 g/kWh när n är lägre än 130 rpm,

.2 $44 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh när n är 130 eller högre men lägre än 2 000 rpm,

.3 7,7 g/kWh när n är 2 000 rpm eller högre.

Nivå III

5.1 Enligt regel 3 i denna bilaga är användningen av marindieselmotorer som installerats på fartyg förbjuden inom utsläppskontrollområden som enligt stycke 6 i denna regel ingår i nivå III avseende tillsynen av kväveoxider (utsläppskontrollområde för NO_x inom nivå III):

.1 förutom när motorns kväveoxidutsläpp (beräknat som det vägda totalutsläppet av NO₂) ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varv per minut):

.1 3,4 g/kWh när n är lägre än 130 rpm,

.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh när n är 130 eller högre men lägre än 2 000 rpm,

.3 2,0 g/kWh när n är 2 000 rpm eller högre,

när

.2 fartyget är byggt

.2 $45 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier II

4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship constructed on or after 1 January 2011 is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 114.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $44 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 7.7 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

Tier III

5.1 Subject to regulation 3 of this Annex, in an emission control area designated for Tier III NO_x control under paragraph 6 of this regulation (NO_x Tier III emission control area), the operation of a marine diesel engine that is installed on a ship is prohibited:

.1 except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

.1 3.4 g/kWh when n is less than 130 rpm;

.2 $9 \cdot n^{(-0.2)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.3 2.0 g/kWh when n is 2,000 rpm or more;

when

.2 that ship is constructed on or after:

.1 den 1 januari 2016 eller senare och trafikerar inom det nordamerikanska utsläppskontrollområdet eller Förenta staternas utsläppsområde i Karibiska havet,

.2 den 1 januari 2021 eller senare och trafikerar i Östersjöns utsläppskontrollområde eller Nordsjöns utsläppskontrollområde,

.3 fartyget trafikerar inom ett annat utsläppskontrollområde för NO_x inom nivå III än det utsläppsområde som beskrivs i stycke 5 punkt 1 2) i denna regel och som är byggt vid tidpunkten då utsläppskontrollområdet i fråga antogs eller senare, eller vid en senare tidpunkt som kan definieras i en ändring som avser utsläppskontrollområdet för kväveoxider inom nivå III, beroende på vilken tidpunkt som infaller senare.

5.2 Kraven i stycke 5 punkt 1 1) i denna regel tillämpas inte på

.1 en marindieselmotor installerad i ett fartyg vars längd (*L*), enligt definitionen i regel 1 stycke 19 i bilaga I till denna konvention, är under 24 meter när fartyget är specialkonstruerat och uteslutande används för rekreativändamål, eller
.2 en marindieselmotor installerad i ett fartyg vars kombinerade nominella dieselmotoreffekt är lägre än 750 kW, om det med tillräcklig säkerhet påvisas för administrationen att fartyget inte kan uppfylla kraven i stycke 5 punkt 1 1) i denna regel på grund av konstruktionsbegränsningar hos fartyget, eller

.3 en marindieselmotor installerad i ett fartyg som byggts före den 1 januari 2021 och vars bruttodräktighet är under 500 ton och vars längd (*L*), enligt definitionen i regel 1 stycke 19 i bilaga I till denna konvention, är minst 24 meter när fartyget är specialkonstruerat och uteslutande används för rekreativändamål.

5.3 Avseende marindieselmotorer installerade ombord på fartyg som omfattas av stycke 5 punkt 1 i denna regel, som är certifierade för både nivå II och III eller som endast är certifierade för nivå II, ska nivån och på/av-status samt datum, tid och position registreras i en loggbok eller

.1 1 January 2016 and is operating in the North American Emission Control Area or the United States Caribbean Sea Emission Control Area;

.2 1 January 2021 and is operating in the Baltic Sea Emission Control Area or the North Sea Emission Control Area;

.3 that ship is operating in a NO_x Tier III emission control area other than an emission control area described in paragraph 5.1.2 of this regulation, and is constructed on or after the date of adoption of such an emission control area, or a later date as may be specified in the amendment designating the NO_x Tier III emission control area, whichever is later.

5.2 The standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation shall not apply to:

.1 a marine diesel engine installed on a ship with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of less than 24 metres when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes; or

.2 a marine diesel engine installed on a ship with a combined nameplate diesel engine propulsion power of less than 750 kW if it is demonstrated, to the satisfaction of the Administration, that the ship cannot comply with the standards set forth in paragraph 5.1.1 of this regulation because of design or construction limitations of the ship; or

.3 a marine diesel engine installed on a ship constructed prior to 1 January 2021 of less than 500 gross tonnage, with a length (*L*), as defined in regulation 1.19 of Annex I to the present Convention, of 24 metres or over when it has been specifically designed, and is used solely, for recreational purposes.

5.3 The tier and on/off status of marine diesel engines installed on board a ship to which paragraph 5.1 of this regulation applies which are certified to both Tier II and Tier III or which are certified to Tier II only shall be recorded in such logbook or electronic record book as prescribed by the Administration at entry into and exit from a NO_x Tier III emission control area, or when the on/off status changes within such an

elektronisk dagbok om fastställs av administrationen vid inresa till och utresa från ett utsläppskontrollområde för NO_x inom nivå III, eller när på/av-status ändras inom ett sådant område.

5.4 Nox-utsläpp från en marindieselmotor, som omfattas av stycke 5 punkt 1 i denna regel, som inträffar omedelbart efter byggskedet och testerna till sjöss av ett nybyggt fartyg, eller före och efter ombyggnad, reparation och/eller underhåll av fartyget, eller underhåll eller reparation av en nivå II-motor eller en dubbelbränslemotor då fartyget inte får ha gasbränsle eller gas som last ombord på grund av säkerhetskrav, och då arbete utförs på fartyget på ett varv eller annan reparationsanläggning i ett utsläppsområde för NO_x inom nivå III, befrias tillfälligt förutsatt att följande villkor uppfylls:

.1 motorn uppfyller NO_x -gränsvärdena inom nivå II, och

.2 fartyget seglar direkt till eller från varvet eller annan reparationsanläggning, varken lastar eller lossar last medan undantaget gäller och iakttar ytterligare specifika ruttkrav som hamnstaten där varvet eller annan reparationsanläggning är belägen eventuellt har framställt.

5.5 Undantaget i stycke 5 punkt 4 i denna regel tillämpas endast för följande period:

.1 perioden som för ett nybyggt fartyg börjar då fartyget levereras från varvet, inklusive tester till sjöss, och slutar då fartyget direkt lämnar ett utsläppskontrollområde/-områden för NO_x inom nivå III eller, med avseende på fartyg med en dubbelbränslemotor, då fartyget direkt lämnar ett utsläppskontrollområde/-områden för NO_x inom nivå III eller fortsätter direkt till den närmaste bunkringsanläggningen för gasbränsle som är lämplig för fartyg som befinner sig i ett utsläppsområde/-områden för NO_x inom nivå III,

.2 perioden som för ett fartyg med en nivå II-motor som genomgår ombyggnad, underhåll eller reparation börjar då fartyget kommer in i ett utsläppskontrollområde/-områden för NO_x inom nivå III och fortsätter direkt till varvet eller annan reparationsanläggning, och slutar då fartyget

area, together with the date, time and position of the ship.

5.4 Emissions of nitrogen oxides from a marine diesel engine subject to paragraph 5.1 of this regulation that occur immediately following building and sea trials of a newly constructed ship, or before and following converting, repairing, and/or maintaining the ship, or maintenance or repair of a Tier II engine or a dual fuel engine when the ship is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, for which activities take place in a shipyard or other repair facility located in a NO_x Tier III emission control area are temporarily exempted provided the following conditions are met:

.1 the engine meets the Tier II NO_x limits; and

.2 the ship sails directly to or from the shipyard or other repair facility, does not load or unload cargo during the duration of the exemption, and follows any additional specific routing requirements indicated by the port State in which the shipyard or other repair facility is located, if applicable.

5.5 The exemption described in paragraph 5.4 of this regulation applies only for the following period:

.1 for a newly constructed ship, the period beginning at the time the ship is delivered from the shipyard, including sea trials, and ending at the time the ship directly exits the NO_x Tier III emission control area(s) or, with regard to a ship fitted with a dual fuel engine, the ship directly exits the NO_x Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the ship located in the NO_x Tier III emission control area(s);

.2 for a ship with a Tier II engine undergoing conversion, maintenance or repair, the period beginning at the time the ship enters the NO_x Tier III emission control area(s) and proceeds directly to the shipyard or other repair facility, and ending at the

släpps från varvet eller annan reparationsanläggning och direkt lämnar ett utsläppskontrollområde/-områden för NOx inom nivå III efter att vid behov ha utfört tester till sjöss, eller

.3 perioden som för ett fartyg med en dubbelbränslemotor som genomgår ombyggnad, underhåll eller reparation varmed fartyget inte får ha gasbränsle eller gas som last ombord på grund av säkerhetskrav börjar då fartyget kommer in i ett utsläppskontrollområde/-områden för NOx inom nivå III eller då det avgasats i ett utsläppskontrollområde/-områden för NOx inom nivå III och fortsätter direkt till varvet eller annan reparationsanläggning och slutar då fartyget släpps från varvet eller annan reparationsanläggning och direkt lämnar ett utsläppskontrollområde/-områden för NOx inom nivå III eller fortsätter direkt till den närmaste bunkringsanläggningen för gasbränsle som är lämplig för ett fartyg som befinner sig i ett utsläppskontrollområde/-områden för NOx inom nivå III.

Utsläppskontrollområde

6 I denna regel avser ett utsläppskontrollområde för NOx inom nivå III ett havsområde, inklusive ett hamnområde, som organisationen har fastställt i enlighet med kriterier och förfaranden i tillägg III till denna bilaga. Utsläppskontrollområden för NOx inom nivå III är:

.1 det nordamerikanska utsläppskontrollområdet som avser området som anges med koordinater i tillägg VII till denna bilaga,

.2 Förenata staternas utsläppsområde i Karibiska havet som avser området som anges med koordinater i tillägg VII till denna bilaga,

.3 Östersjöområdet enligt definitionen i regel 1 stycke 11 punkt 2 i bilaga I till denna konvention, och

.4 Nordsjöområdet enligt definitionen i regel 1 stycke 14 punkt 6 i bilaga V till denna konvention.

time the ship is released from the shipyard or other repair facility and directly exits the NOx Tier III emission control area (s) after performing sea trials, if applicable; or

.3 for a ship with a dual fuel engine undergoing conversion, maintenance or repair, when the ship is required to not have gas fuel or gas cargo on board due to safety requirements, the period beginning at the time the ship enters the NOx Tier III emission control area(s) or when it is degassed in the NOx Tier III emission control area(s) and proceeds directly to the shipyard or other repair facility, and ending at the time when the ship is released from the shipyard or other repair facility and directly exits the NOx Tier III emission control area(s) or proceeds directly to the nearest gas fuel bunkering facility appropriate to the ship located in the NOx Tier III emission control area(s).

Emission control area

6 For the purposes of this regulation, a NOx Tier III emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex. The NOx Tier III emission control areas are:

.1 the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex;

.2 the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex;

.3 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I of the present Convention; and

.4 the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V of the present Convention.

Marine diesel engines installed on a ship constructed prior to 1 January 2000

Marindieselmotorer installerade i fartyg som byggts före den 1 januari 2000

7.1 Trots vad som anges i stycke 1 punkt 1 1) i denna regel ska en marindieselmotor med en uteffekt som överstiger 5 000 kW och med en cylindervolym som är minst 90 liter i ett fartyg som byggts den 1 januari 1990 eller senare men före den 1 januari 2000 iaktta gränsvärdena enligt stycke 7 punkt 4 i denna regel, förutsatt att den fördragsslutande partens administration har utfärdat ett certifikat avseende en godkänd metod för motorn i fråga och att den utfärdande administrationen har meddelat organisationen om certifikatet. Iakttagandet av detta stycke ska visas på något av följande sätt:

.1 en godkänd metod enligt certifikatet installeras och fastställs genom en besiktning med det kontrollförfarande som anges i certifikatet för den godkända metoden och genom att göra en lämplig anteckning om användningen av den godkända metoden i fartygets IAPP-certifikat, eller

.2 ett certifikat för motorn utfärdas som fastställer att den fungerar inom gränsvärdena som anges i stycke 3 eller 4 eller stycke 5 punkt 1 1) i denna regel och en lämplig anteckning om motorns certifikat görs i fartygets IAPP-certifikat.

7.2 Stycke 7 punkt 1 i denna regel tillämpas senast på den första förnyade besiktningen som utförs minst 12 månader efter meddelandet som avses i stycke 7 punkt 1. Om en redare av ett fartyg där en godkänd metod ska installeras med tillräcklig säkerhet kan visa administrationen att den godkända metoden inte är tillgänglig på marknaden trots ansträngningar för att få tag på den, ska den godkända metoden installeras i fartyget senast i samband med nästa årsbesiktning som följer efter det att den godkända metoden är tillgänglig på marknaden.

7.3 Om en marindieselmotor med en uteffekt som överstiger 5 000 kW och med en cylindervolym som är minst 90 liter, som omfattas av stycke 7 punkt 1 i denna regel, installeras i ett fartyg som är konstruerat den 1 januari 1990 eller senare men före den 1

7.1 Notwithstanding paragraph 1.1.1 of this regulation, a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 L installed on a ship constructed on or after 1 January 1990 but prior to 1 January 2000 shall comply with the emission limits set forth in paragraph 7.4 of this regulation, provided that an approved method for that engine has been certified by an Administration of a Party and notification of such certification has been submitted to the Organization by the certifying Administration. Compliance with this paragraph shall be demonstrated through one of the following:

.1 installation of the certified approved method, as confirmed by a survey using the verification procedure specified in the approved method file, including appropriate notation on the ship's IAPP Certificate of the presence of the approved method; or

.2 certification of the engine confirming that it operates within the limits set forth in paragraph 3, 4, or 5.1.1 of this regulation and an appropriate notation of the engine certification on the ship's IAPP Certificate.

7.2 Paragraph 7.1 of this regulation shall apply no later than the first renewal survey that occurs 12 months or more after deposit of the notification in paragraph 7.1. If a shipowner of a ship on which an approved method is to be installed can demonstrate to the satisfaction of the Administration that the approved method was not commercially available despite best efforts to obtain it, then that approved method shall be installed on the ship no later than the next annual survey of that ship that falls after the approved method is commercially available.

7.3 With regard to a marine diesel engine with a power output of more than 5,000 kW and a per cylinder displacement at or above 90 L installed on a ship constructed on or after 1 January 1990, but prior to 1 January 2000, the IAPP Certificate shall, for a marine diesel engine to which paragraph 7.1 of this regulation applies, indicate one of the following:

januari 2000, ska något av följande anges i fartygets IAPP-certifikat:

- .1 en godkänd metod har använts i enlighet med stycke 7 punkt 1 1) i denna regel,
 - .2 ett certifikat har utfärdats för motorn i enlighet med stycke 7 punkt 1 2) i denna regel,
 - .3 det finns inte ännu någon godkänd metod på marknaden enligt stycke 7 punkt 2 i denna regel, eller
 - .4 en godkänd metod tillämpas inte.
- 7.4 Enligt regel 3 i denna bilaga är användningen av marindieselmotorer som beskrivs i stycke 7 punkt 1 i denna regel förbjuden, förutom när NO_x-utsläppet (beräknat som det vägda totala utsläppet av NO₂) ligger inom följande gränsvärden, där n = motorns nominella varvtal (vevaxelns varvtal per minut):

- .1 17,0 g/kWh när n är lägre än 130 rpm,
- .2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh när n är 130 eller högre men lägre än 2 000 rpm, och
- .3 9,8 g/kWh när n är 2 000 rpm eller högre.

7.5 Ett certifikat för den godkända metoden utfärdas enligt kapitel 7 i det år 2008 reviderade NO_x-koden och ska innefatta följande relaterade granskningar:

- .1 personen som planerat basmarindieselmotorn som omfattas av den godkända metoden granskar att den godkända metodens beräknade effekt inte minskar motorns effekt med mera än 1 procent, inte ökar bränsleförbrukningen med mera än 2 procent mätt enligt lämplig testcykel i enlighet med 2008 års reviderade NO_x-kod och inte skadar motorns hållbarhet eller tillförlitlighet, och
- .2 att kostnaderna för den godkända metoden inte är orimliga, vilket fastställs genom att jämföra minskningen av mängden NO_x som uppnåtts med den godkända metoden för att uppfylla kraven i stycke 7 punkt 4 i denna regel med kostnaderna för

- .1 an approved method has been applied pursuant to paragraph 7.1.1 of this regulation;
 - .2 the engine has been certified pursuant to paragraph 7.1.2 of this regulation;
 - .3 an approved method is not yet commercially available as described in paragraph 7.2 of this regulation; or
 - .4 an approved method is not applicable.
- 7.4 Subject to regulation 3 of this Annex, the operation of a marine diesel engine described in paragraph 7.1 of this regulation is prohibited, except when the emission of nitrogen oxides (calculated as the total weighted emission of NO₂) from the engine is within the following limits, where n = rated engine speed (crankshaft revolutions per minute):

- .1 17.0g/kWh when n is less than 130 rpm;
- .2 $45 \cdot n^{(-0,20)}$ g/kWh when n is 130 or more but less than 2,000 rpm; and
- .3 9.8 g/kWh when n is 2,000 rpm or more.

7.5 Certification of an approved method shall be in accordance with chapter 7 of the revised NO_x Technical Code 2008 and shall include verification:

- .1 by the designer of the base marine diesel engine to which the approved method applies that the calculated effect of the approved method will not decrease engine rating by more than 1.0%, increase fuel consumption by more than 2.0% as measured according to the appropriate test cycle set forth in the revised NO_x Technical Code 2008, or adversely affect engine durability or reliability; and
- .2 that the cost of the approved method is not excessive, which is determined by a comparison of the amount of NO_x reduced by the approved method to achieve the standard set forth in paragraph 7.4 of this regulation and the cost of purchasing and installing such approved method.

anskaffning och installation av den godkända metoden.

Certifikat

8 Det år 2008 reviderade NO_x-koden tillämpas på certifiering, testning och mätning av kraven som anges i denna regel.

9 Metoderna för fastställande av NO_x-utsläpp som anges i 2008 års reviderade NO_x-kod är avsedda att representera en motors normala drift. Spärranordningar och irrationella strategier för utsläppskontroll motarbetar detta syfte och är inte tillåtna. Denna regel hindrar inte användningen av sådana hjälpreglage vars syfte är att skydda motorn och/eller tillhörande utrustning i driftsförhållanden som kan leda till att motorn skadas eller går sönder eller som används som hjälp för att starta motorn.

Regel 14

Svaveloxider (SO_x) och partiklar

Allmänna krav

1 Svavelhalten i brännolja som används eller transporteras för användning ombord på ett fartyg får inte överstiga 0,50 % m/m.
2 Den globala genomsnittliga svavelhalten i tung brännolja som levererats för användning ombord på fartyg övervakas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

Krav inom utsläppskontrollområden

3 I denna regel avser ett utsläppskontrollområde ett havsområde, inklusive ett hamnområde, som organisationen har fastställt i enlighet med kriterier och förfaranden i tillägg III till denna bilaga. Enligt denna regel är utsläppskontrollområdena:

.1 Östersjöområdet enligt definitionen i regel 1 stycke 11 punkt 2 i bilaga I till denna konvention,

Certification

8 The revised NO_x Technical Code 2008 shall be applied in the certification, testing and measurement procedures for the standards set forth in this regulation.

9 The procedures for determining NO_x emissions set out in the revised NO_x Technical Code 2008 are intended to be representative of the normal operation of the engine. Defeat devices and irrational emission control strategies undermine this intention and shall not be allowed. This regulation shall not prevent the use of auxiliary control devices that are used to protect the engine and/or its ancillary equipment against operating conditions that could result in damage or failure or that are used to facilitate the starting of the engine.

Regulation 14

Sulphur oxides (SO_x) and particulate matter

General requirements

1 The sulphur content of fuel oil used or carried for use on board a ship shall not exceed 0.50% m/m.
2 The worldwide average sulphur content of residual fuel oil supplied for use on board ships shall be monitored taking into account the guidelines developed by the Organization.

Requirements within emission control areas

3 For the purpose of this regulation, an emission control area shall be any sea area, including any port area, designated by the Organization in accordance with the criteria and procedures set forth in appendix III to this Annex. The emission control areas under this regulation are:

.1 the Baltic Sea area as defined in regulation 1.11.2 of Annex I of the present Convention;
.2 the North Sea area as defined in regulation 1.14.6 of Annex V of the present Convention;

.2 Nordsjöområdet enligt definitionen i regel 1 stycke 14 punkt 6 i bilaga V till denna konvention,

.3 det nordamerikanska utsläppskontrollområdet som avser området som anges med koordinater i tillägg VII till denna bilaga, och

.4 Förenta staternas utsläppsområde i det Karibiska havet som avser området som anges med koordinater i tillägg VII till denna bilaga.

4 När ett fartyg trafikerar inom ett utsläppskontrollområde får svavelhalten i den brännolja som används ombord på fartyget inte överstiga 0,10 % m/m.

5 Svavelhalten i brännolja som avses i stycke 1 och 4 i denna regel ska dokumenteras av leverantören enligt regel 18 i denna bilaga.

6 Fartyg som använder separata brännoljor för att uppfylla kraven i stycke 4 i denna regel och som anlöper eller lämnar ett utsläppskontrollområde enligt stycke 3 i denna regel ska ha ett skriftligt förfarande ombord som visar hur bytet av brännolja går till för att avsätta tillräckligt med tid för att helt kunna spola rent

bränslemätningssystemet från all brännolja med en svavelhalt som överstiger gränsvärdet i stycke 4 i denna regel innan fartyget anlöper ett utsläppskontrollområde. Mängden lågsvavlig brännolja i varje tank samt datum, tid och fartygets position när ett bränslebyte färdigställs före ankomsten till ett utsläppskontrollområde eller då det inleds efter att ett utsläppskontrollområde lämnats ska registreras i en loggbok eller en elektronisk dagbok som administrationen fastställt.

7 Under de första tolv månaderna omedelbart efter att en ändring som fastställer ett visst område som ett utsläppskontrollområde enligt stycke 3 i denna regel träder i kraft, ska fartyg som trafikerar i utsläppskontrollområdet befrias från kraven i stycke 4 och 6 i denna regel och från kraven i stycke 5 i denna regel i den mån de hänför sig till stycke 4 i denna regel.

.3 the North American Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex; and

.4 the United States Caribbean Sea Emission Control Area, which means the area described by the coordinates provided in appendix VII to this Annex.

4 While a ship is operating within an emission control area, the sulphur content of fuel oil used on board that ship shall not exceed 0.10% m/m.

5 The sulphur content of fuel oil referred to in paragraph 1 and paragraph 4 of this regulation shall be documented by its supplier as required by regulation 18 of this Annex.

6 Those ships using separate fuel oils to comply with paragraph 4 of this regulation and entering or leaving an emission control area set forth in paragraph 3 of this regulation shall carry a written procedure showing how the fuel oil changeover is to be done, allowing sufficient time for the fuel oil service system to be fully flushed of all fuel oils exceeding the applicable Sulphur content specified in paragraph 4 of this regulation prior to entry into an emission control area. The volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time and position of the ship when any fuel oil changeover operation is completed prior to the entry into an emission control area or commenced after exit from such an area shall be recorded in such logbook or electronic record book as prescribed by the Administration.

7 During the first 12 months immediately following entry into force of an amendment designating a specific emission control area under paragraph 3 of this regulation, ships operating in that emission control area are exempt from the requirements in paragraphs 4 and 6 of this regulation and from the requirements of paragraph 5 of this regulation insofar as they relate to paragraph 4 of this regulation.

Provtagning och testning av brännolja i drift och ombord

8 Om en fördragsslutande parts behöriga myndighet kräver analysering av prov på brännolja i drift eller ombord görs analyseringen i enlighet med kontrollförfarandet som anges i tillägg VI till denna bilaga för att fastställa om brännoljan som används eller transporteras för användning på fartyget uppfyller kraven i stycke 1 eller stycke 4 i denna regel. Provet på brännolja i drift tas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. Provet på brännolja ombord tas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

9 En representant för den behöriga myndigheten förseglar provet med ett unikt identifieringsmärke som installeras i närvaro av fartygets representant. Fartyget ges möjlighet att behålla ett dubbelexemplar av provet.

Provtagningspunkt för brännolja i drift

10 För alla fartyg som omfattas av regel 5 och 6 i denna bilaga ska provtagningspunkter installeras eller utses för representativ provtagning av brännoljan som används ombord på fartyget med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

11 För ett fartyg som byggts före den 1 april 2022 ska provtagningspunkterna som avses i punkt 10 installeras eller utses senast vid den första förnyade besiktningen enligt regel 5 stycke 1 punkt 2 i denna bilaga den 1 april 2023 eller senare.

12 Kraven i stycke 10 och 11 ovan tillämpas inte på ett underhållssystem för brännolja för bränsle med låg flampunkt som är avsett att förbrännas ombord på fartyget för framdrivning eller drift.

13 Den behöriga myndigheten för en fördragsslutande part använder vid behov provtagningspunkten/-punkterna som installerats eller utsetts för representativ provtagning av brännolja som används ombord på fartyget för att säkerställa att

In-use and onboard fuel oil sampling and testing

8 If the competent authority of a Party requires the in-use or onboard sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil being used or carried for use on board meets the requirements in paragraph 1 or paragraph 4 of this regulation. The in-use sample shall be drawn taking into account the guidelines developed by the Organization. The onboard sample shall be drawn taking into account the guidelines developed by the Organization.

9 The sample shall be sealed by the representative of the competent authority with a unique means of identification installed in the presence of the ship's representative. The ship shall be given the option of retaining a duplicate sample.

In-use fuel oil sampling point

10 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, sampling point(s) shall be fitted or designated for the purpose of taking representative samples of the fuel oil being used on board the ship taking into account the guidelines developed by the Organization.

11 For a ship constructed before 1 April 2022, the sampling point(s) referred to in paragraph 10 shall be fitted or designated not later than the first renewal survey as identified in regulation 5.1.2 of this Annex on or after 1 April 2023.

12 The requirements of paragraphs 10 and 11 above are not applicable to a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship.

13 The competent authority of a Party shall, as appropriate, utilize the sampling point(s) which is(are) fitted or designated for the purpose of taking representative sample(s) of the fuel oil being used on board in order to verify that the fuel oil complies with this regulation. Taking fuel oil samples by the competent authority of the Party shall be

brännoljan överensstämmer med denna regel. Den behöriga myndigheten för en fördragsslutande part ska ta proverna på brännoljan så snabbt som möjligt utan att orsaka fartyget onödiga fördröjningar.

Regel 15

Flyktiga organiska föreningar

1 Utsläpp av flyktiga organiska föreningar (VOC-utsläpp) från tankfartyg kan vid behov regleras i hamnar och offshore-terminaler under jurisdiktion av en fördragsslutande part i enlighet med bestämmelserna i denna regel.

2 En fördragsslutande part som reglerar VOC-utsläpp från tankfartyg ska meddela detta till organisationen. I meddelandet anges uppgifter om storleken på de tankfartyg som ska kontrolleras, laster som kräver kontrollsystem för ångutsläpp och datum då sådan kontroll träder i kraft. Meddelandet ska lämnas minst sex månader före ikraftträdandet.

3 En fördragsslutande part som utser hamnar eller terminaler där VOC-utsläpp från tankfartyg regleras ser till att kontrollsystem för ångutsläpp, som godkänns av den fördragsslutande parten enligt de säkerhetsstandarder som utarbetats av organisationen, finns tillgängliga i de hamnar och terminaler som utsetts och att de drivs säkert och undviker onödiga fördröjningar för fartyg.

4 Organisationen distribuerar en lista över hamnar och terminaler som utsetts av fördragsslutande parter till andra fördragsslutande parter och till organisationens medlemsstater i informations syfte.

5 Ett tankfartyg som omfattas av stycke 1 i denna regel ska förses med ett uppsamlingssystem för ångutsläpp som är godkänt av administrationen med beaktande av säkerhetsstandarderna som utarbetats av organisationen, och systemet ska användas vid lastning av fartyget. Hamnar eller terminaler som har installerat kontrollsystem för ångutsläpp i enlighet med denna regel kan godkänna tankfartyg som inte är försedda med uppsamlingssystem för ångutsläpp under tre år efter datumet för

performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

Regulation 15

Volatile organic compounds

1 If the emissions of volatile organic compounds (VOCs) from a tanker are to be regulated in a port or ports or a terminal or terminals under the jurisdiction of a Party, they shall be regulated in accordance with the provisions of this regulation.

2 A Party regulating tankers for VOC emissions shall submit a notification to the Organization. This notification shall include information on the size of tankers to be controlled, the cargoes requiring vapour emission control systems and the effective date of such control. The notification shall be submitted at least six months before the effective date.

3 A Party that designates ports or terminals at which VOC emissions from tankers are to be regulated shall ensure that vapour emission control systems, approved by that Party taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, are provided in any designated port and terminal and are operated safely and in a manner so as to avoid undue delay to a ship.

4 The Organization shall circulate a list of the ports and terminals designated by Parties to other Parties and Member States of the Organization for their information.

5 A tanker to which paragraph 1 of this regulation applies shall be provided with a vapour emission collection system approved by the Administration taking into account the safety standards for such systems developed by the Organization, and shall use this system during the loading of relevant cargoes. A port or terminal that has installed vapour emission control systems in accordance with this regulation may accept tankers that are not fitted with vapour collection systems for a period of three

ikraftträdandet som avses i stycke 2 i denna regel.

6 Ett tankfartyg som transporterar råolja ska ha en VOC-hanteringsplan som godkänts av administrationen och som fullföljs ombord på fartyget. Vid beredningen av planen beaktas anvisningarna som utarbetats av organisationen. Planen är fartygsspecifik och ska åtminstone innefatta följande:

- .1 skriftliga förfaranden för att minimera VOC-utsläpp under lastning, sjöresa och lossning,
 - .2 hanteringen av VOC-föreningar som genereras vid råoljetvätt,
 - .3 personen som ansvarar för genomförandet av planen, och
 - .4 för fartyg på internationella resor ska planen utarbetas på fartygsbefälhavarens och befälets arbetsspråk, och om befälhavarens och befälets arbetsspråk inte är engelska, franska eller spanska, ska planen översättas till ett av dessa språk.
- 7 Denna regel ska också tillämpas på gastankfartyg endast om lastnings- och tankanläggningarna är av en typ som möjliggör säker förvaring ombord av andra flyktiga organiska föreningar än metan eller säker transport av dessa till land.

Regel 16

Avfallsförbränning på fartyg

1 Med undantag av vad som anges i stycke 4 i denna regel tillåts avfallsförbränning på fartyg endast i fartygens avfallsförbränningsugnar.

2 Följande ämnen är förbjudna att förbrännas ombord på fartyg:

- .1 lastrester eller tillhörande förorenat förpackningsmaterial enligt bilaga I, II eller III,
- .2 polyklorinerade bifenyler (PCB),
- .3 avfall enligt definitionen i bilaga V som innehåller mer än spår av tungmetaller,
- .4 raffinerade oljeprodukter som innehåller halogenföreningar,
- .5 avloppsslam och sludgeolja som inte har genererats ombord på fartyget, och
- .6 rester från avgasreningsystem.

years after the effective date identified in paragraph 2 of this regulation.

6 A tanker carrying crude oil shall have on board and implement a VOC management plan approved by the Administration. **Error! Bookmark not defined.** Such a plan shall be prepared taking into account the guidelines developed by the Organization. The plan shall be specific to each ship and shall at least:

- .1 provide written procedures for minimizing VOC emissions during the loading, sea passage and discharge of cargo;
- .2 give consideration to the additional VOC generated by crude oil washing;
- .3 identify a person responsible for implementing the plan; and
- .4 for ships on international voyages, be written in the working language of the master and officers and, if the working language of the master and officers is not English, French or Spanish, include a translation into one of these languages.

7 This regulation shall also apply to gas carriers only if the types of loading and containment systems allow safe retention of non-methane VOCs on board or their safe return ashore.

Regulation 16

Shipboard incineration

1 Except as provided in paragraph 4 of this regulation, shipboard incineration shall be allowed only in a shipboard incinerator.

2 Shipboard incineration of the following substances shall be prohibited:

- .1 residues of cargoes subject to Annex I, II or III or related contaminated packing materials;
- .2 polychlorinated biphenyls (PCBs);
- .3 garbage, as defined by Annex V, containing more than traces of heavy metals;
- .4 refined petroleum products containing halogen compounds;
- .5 sewage sludge and sludge oil neither of which is generated on board the ship; and
- .6 exhaust gas cleaning system residues.

3 Förbränning av polyvinylklorid (PVC) ombord på fartyg är förbjudet, förutom i avfallsförbränningsugnar som har IMO:s typgodkännandecertifikat.

4 Förbränning av avloppsslam och sludgeolja ombord på fartyg som genererats under normal fartygsdrift är också tillåtet i huvud- eller hjälpmotorer eller pannor, men får då inte ske i hamnområden eller vid flodmynningar.

5 Inget i denna regel

.1 påverkar förbud eller andra krav i 1972 års konvention om förhindrande av havsföroreningar genom dumpning av avfall och andra ämnen, i dess ändrade lydelse, och tillhörande 1996 års protokoll,

eller

.2 ska förhindra utveckling, installation och användning av alternativa termiska avfallsbehandlingsanläggningar på fartyg som uppfyller eller överträffar kraven i denna regel.

6.1 Med undantag av vad som anges i stycke 6 punkt 2 i denna regel ska alla avfallsförbränningsugnar på fartyg som byggts den 1 januari 2000 eller senare eller avfallsförbränningsugnar som installerats ombord på fartyg den 1 januari 2000 eller senare uppfylla kraven i tillägg IV till denna bilaga. Administrationen godkänner avfallsförbränningsugnar som omfattas av detta stycke med beaktande av de standardspecifikationer för avfallsförbränningsugnar som utarbetats av organisationen.

6.2 Administrationen kan bevilja undantag från tillämpningen av stycke 6 punkt 1 i denna regel för avfallsförbränningsugnar som installerats ombord på fartyg före den 19 maj 2005, förutsatt att fartyget endast trafikerar inom vatten under den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagg fartyget har rätt att föra.

7 Avfallsförbränningsugnar som installerats i enlighet med kraven i stycke 6 punkt 1 i denna regel ska åtföljas av tillverkarens bruksanvisning som ska förvaras i anslutning till anordningen och ska innehålla en beskrivning om hur avfallsförbränningsugnen används inom de

3 Shipboard incineration of polyvinyl chlorides (PVCs) shall be prohibited, except in shipboard incinerators for which IMO Type Approval Certificates have been issued.

4 Shipboard incineration of sewage sludge and sludge oil generated during normal operation of a ship may also take place in the main or auxiliary power plant or boilers, but in those cases, shall not take place inside ports, harbours or estuaries.

5 Nothing in this regulation either:

.1 affects the incineration at sea prohibitions of the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended, and the 1996 Protocol thereto, or other requirements thereof,

or

.2 precludes the development, installation and operation of alternative design shipboard thermal waste treatment devices that meet or exceed the requirements of this regulation.

6.1 Except as provided in paragraph 6.2 of this regulation, each incinerator on a ship constructed on or after 1 January 2000 or incinerator that is installed on board a ship on or after 1 January 2000 shall meet the requirements contained in appendix IV to this Annex. Each incinerator subject to this paragraph shall be approved by the Administration taking into account the standard specification for shipboard incinerators developed by the Organization;

6.2 The Administration may allow exclusion from the application of paragraph 6.1 of this regulation to any incinerator installed on board a ship before 19 May 2005, provided that the ship is solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly.

7 Incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be provided with a manufacturer's operating manual, which is to be retained with the unit and which shall specify how to operate the incinerator within the limits described in paragraph 2 of appendix IV of this Annex.

gränser som anges i stycke 2 i tillägg IV till denna bilaga.

8 Den personal som ansvarar för driften av en avfallsförbränningsugn som installerats i enlighet med kraven i stycke 6 punkt 1 i denna regel ska utbildas för att implementera instruktionerna i tillverkarens bruksanvisning enligt stycket 7 i denna regel.

9 I avfallsförbränningsugnar som installerats enligt stycke 6 punkt 1 i denna regel ska rökgasens utgångstemperatur i förbränningskammaren alltid övervakas då anordningen är i drift. Om avfallsförbränningsugnen är av typen löpande inmatning ska avfall inte matas in i ugnen då rökgasens utgångstemperatur i förbränningskammaren är lägre än 850°C. Om förbränningsugnen är av typen som matas satsvis ska den vara utformad så att rökgasens utgångstemperatur i förbränningskammaren uppnår 600°C inom fem minuter efter starten och därefter stabiliseras vid en temperatur på minst 850°C.

Regel 17

Mottagningsanläggningar

1 Alla fördragsslutande parter åtar sig att säkerställa att anläggningar finns tillgängliga för att på ett tillräckligt sätt svara på behovet att ta emot

.1 ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen när de avlägsnas från fartyg, som använder den fördragsslutande partens reparationshamnar,

.2 rester från avgasrening från avgasreningssystem från fartyg som använder den fördragsslutande partens hamnar, terminaler och reparationshamnar, utan att orsaka onödiga fördröjningar för fartygen, och

.3 ozonnedbrytande ämnen och utrustning som innehåller sådana ämnen från fartygens nedskrotningsanläggningar när de avlägsnas från fartyg.

2 Små öriken under utveckling kan uppfylla kraven i stycke 1 i denna regel genom regionala arrangemang när sådana

8 Personnel responsible for the operation of an incinerator installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation shall be trained to implement the guidance provided in the manufacturer's operating manual as required by paragraph 7 of this regulation.

9 For incinerators installed in accordance with the requirements of paragraph 6.1 of this regulation the combustion chamber gas outlet temperature shall be monitored at all times the unit is in operation. Where that incinerator is of the continuous-feed type, waste shall not be fed into the unit when the combustion chamber gas outlet temperature is below 850°C. Where that incinerator is of the batch-loaded type, the unit shall be designed so that the combustion chamber gas outlet temperature shall reach 600°C within five minutes after start-up, and will thereafter stabilize at a temperature not less than 850°C.

Regulation 17

Reception facilities

1 Each Party undertakes to ensure the provision of facilities adequate to meet the:

.1 needs of ships using its repair ports for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships;

.2 needs of ships using its ports, terminals or repair ports for the reception of exhaust gas cleaning residues from an exhaust gas cleaning system; without causing undue delay to ships, and

.3 needs in ship-breaking facilities for the reception of ozone-depleting substances and equipment containing such substances when removed from ships.

2 Small island developing States may satisfy the requirements in paragraph 1 of this

arrangemang, på grund av dessa staters unika omständigheter, är den enda möjligheten att uppfylla dessa krav. Fördragsslutande parter som deltar i ett regionalt arrangemang ska utarbeta en regional plan för mottagningsanläggningar med beaktande av anvisningar som utarbetats av organisationen.

Myndigheten för varje fördragsslutande part som deltar i arrangemanget ska konsultera organisationen för att delge följande till de fördragsslutande parterna i denna konvention:

- .1 hur anvisningarna beaktas i den regionala planen för mottagningsanläggningar,
- .2 uppgifter om angivna regionala mottagningscentraler för fartygsavfall, och
- .3 uppgifter om hamnar med endast begränsade anläggningar.

3 Om en viss hamn eller terminal hos en fördragsslutande part, med beaktande av organisationens anvisningar, är avlägset belägen från eller saknar nödvändig industriinfrastruktur för att behandla och bearbeta de ämnen som avses i stycke 1 i denna regel och därför inte kan ta emot sådana ämnen, ska den fördragsslutande parten underrätta organisationen för hamnen eller terminalen i fråga så att informationen kan delges samtliga fördragsslutande parter och organisationens medlemsstater i informationssyfte och för att vidta lämpliga åtgärder. Alla fördragsslutande parter som har lämnat sådan information till organisationen ska också meddela organisationen sina hamnar och terminaler där det finns mottagningsanläggningar för behandling och bearbetning av sådana ämnen.

4 Alla fördragsslutande parter ska meddela organisationen om alla fall där anläggningar enligt denna regel inte är tillgängliga eller anses vara otillräckliga så att organisationen kan vidarebefordra informationen till sina medlemmar.

Regel 18

Tillgången och kvaliteten på brännolja

Tillgången på brännolja

regulation through regional arrangements when, because of those States' unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements. Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization for circulation to the Parties of the present Convention:

- .1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the Guidelines;
- .2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres; and
- .3 particulars of those ports with only limited facilities.

3 If a particular port or terminal of a Party is, taking into account the guidelines to be developed by the Organization, remotely located from, or lacking in, the industrial infrastructure necessary to manage and process those substances referred to in paragraph 1 of this regulation and therefore cannot accept such substances, then the Party shall inform the Organization of any such port or terminal so that this information may be circulated to all Parties and Member States of the Organization for their information and any appropriate action. Each Party that has provided the Organization with such information shall also notify the Organization of its ports and terminals where reception facilities are available to manage and process such substances.

4 Each Party shall notify the Organization for circulation to the Members of the Organization of all cases where the facilities provided under this regulation are unavailable or alleged to be inadequate.

Regulation 18

Fuel oil availability and quality

Fuel oil availability

1 Alla fördragsslutande parter ska vidta rimliga åtgärder för att främja tillgången på brännolja enligt denna bilaga och meddela organisationen om tillgången på brännolja som uppfyller kraven i sina hamnar och terminaler.

2.1 Om en fördragsslutande part konstaterar att ett fartyg inte iakttar kraven på standarderna för brännoljor som uppfyller kraven har den fördragsslutande partens behöriga myndighet rätt att kräva att fartyget

.1 lägger fram dokument över åtgärder som fartyget vidtagit för att kunna iaktta kraven, och

.2 lägger fram bevis på att fartyget har försökt iaktta kraven avseende brännoljan i enlighet med färdplanen och om brännolja inte varit tillgänglig på den planerade platsen, att fartyget har försökt lokalisera alternativa brännoljekällor och att det trots bästa försök att få tag på brännolja som uppfyller kraven inte har varit möjligt att få tag på sådan olja.

2.2 Fartyget ska inte krävas avvika från sin planerade rutt eller fördröjas oskäligt för att uppfylla kraven.

2.3 Om ett fartyg lämnar den information som anges i stycke 2 punkt 1 i denna regel ska den fördragsslutande parten beakta alla relevanta omständigheter och bevis som lagts fram för att fastställa lämpliga åtgärder, inklusive att inte vidta kontrollåtgärder.

2.4 Ett fartyg ska underrätta sin administration och den behöriga myndigheten i den relevanta hamndestinationen då det inte kan få tag på brännolja som uppfyller kraven.

2.5 En fördragsslutande part meddelar organisationen då ett fartyg har lagt fram bevis på att det inte funnits tillgång till brännolja som uppfyller kraven.

Kvaliteten på brännolja

3 Brännolja för förbränning som levereras till och används ombord på fartyg som omfattas av bilagan ska uppfylla följande krav:

1 Each Party shall take all reasonable steps to promote the availability of fuel oils that comply with this Annex and inform the Organization of the availability of compliant fuel oils in its ports and terminals.

2.1 If a ship is found by a Party not to be in compliance with the standards for compliant fuel oils set forth in this Annex, the competent authority of the Party is entitled to require the ship to:

.1 present a record of the actions taken to attempt to achieve compliance; and

.2 provide evidence that it attempted to purchase compliant fuel oil in accordance with its voyage plan and, if it was not made available where planned, that attempts were made to locate alternative sources for such fuel oil and that despite best efforts to obtain compliant fuel oil, no such fuel oil was made available for purchase.

2.2 The ship should not be required to deviate from its intended voyage or to delay unduly the voyage in order to achieve compliance.

2.3 If a ship provides the information set forth in paragraph 2.1 of this regulation, a Party shall take into account all relevant circumstances and the evidence presented to determine the appropriate action to take, including not taking control measures.

2.4 A ship shall notify its Administration and the competent authority of the relevant port of destination when it cannot purchase compliant fuel oil.

2.5 A Party shall notify the Organization when a ship has presented evidence of the non-availability of compliant fuel oil.

Fuel oil quality

3 Fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board ships to which this Annex applies shall meet the following requirements:

.1 except as provided in paragraph 3.2 of this regulation:

.1 med undantag vad som anges i stycke 3 punkt 2 i denna regel:

.1.1 brännoljan ska bestå av blandningar av kolväten som härrör från oljeraffinering. Detta hindrar inte användning av små mängder tillsatsmedel för att förbättra vissa prestationsegenskaper,

.1.2 brännoljan ska inte innehålla oorganiska syror, och

.1.3 brännoljan ska inte innehålla tillsatsämnen eller kemiskt avfall som

.1 äventyrar fartygets säkerhet eller inverkar skadligt på maskineriets prestanda, eller

.2 är skadligt för personalen, eller

.3 bidrar allmänt till ökad luftförorening.

.2 brännolja för förbränning som framtagits genom andra metoder än oljeraffinering får inte

.2.1 överstiga den tillämpliga svavelhalten som anges i regel 14 i denna bilaga,

.2.2 orsaka att en motor överstiger de tillämpliga NO_x-utsläppsgränserna som anges i regel 13 stycke 3 och 4, stycke 5 punkt 1 1) och stycke 7 punkt 4,

.2.3 innehåller oorganiska syror, eller

.2.4.1 äventyrar fartygens säkerhet eller inverkar skadligt på maskineriets prestanda, eller

.2.4.2 är skadligt för personalen, eller

.2.4.3 bidrar allmänt till ökad luftförorening.

4 Denna regel tillämpas inte på kol i fast form eller på kärnbränsle. Stycke 5 och 6, stycke 7 punkt 1 och 2, stycke 8 punkt 1 och 2 och stycke 9 punkt 2, 3 och 4 i denna regel tillämpas inte på gasbränslen såsom kondenserad naturgas, komprimerad naturgas eller kondenserad mineralgasolja. Svavelhalten i gasbränslen som levereras till fartyg särskilt för förbränning ombord på fartyget ska dokumenteras av leverantören.

5 För alla fartyg som omfattas av regel 5 och 6 i denna bilaga ska uppgifter om brännolja som är avsedd att förbrännas och som levereras till och används ombord på fartyg registreras i leveranssedeln för bränsle som åtminstone ska innefatta uppgifterna som anges i tillägg V till denna bilaga.

.1.1 the fuel oil shall be blends of hydrocarbons derived from petroleum refining. This shall not preclude the incorporation of small amounts of additives intended to improve some aspects of performance;

.1.2 the fuel oil shall be free from inorganic acid; and

.1.3 the fuel oil shall not include any added substance or chemical waste that:

.1 jeopardizes the safety of ships or adversely affects the performance of the machinery, or

.2 is harmful to personnel, or

.3 contributes overall to additional air pollution.

.2 fuel oil for combustion purposes derived by methods other than petroleum refining shall not:

.2.1 exceed the applicable sulphur content set forth in regulation 14 of this Annex;

.2.2 cause an engine to exceed the applicable NO_x emission limit set forth in paragraphs 3, 4, 5.1.1 and 7.4 of regulation 13;

.2.3 contain inorganic acid; or

.2.4.1 jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery, or

.2.4.2 be harmful to personnel, or

.2.4.3 contribute overall to additional air pollution.

4 This regulation does not apply to coal in its solid form or nuclear fuels. Paragraphs 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, and 9.4 of this regulation do not apply to gas fuels such as liquefied natural gas, compressed natural gas or liquefied petroleum gas. The sulphur content of gas fuels delivered to a ship specifically for combustion purposes on board that ship shall be documented by the supplier.

5 For each ship subject to regulations 5 and 6 of this Annex, details of fuel oil for combustion purposes delivered to and used on board shall be recorded by means of a bunker delivery note that shall contain at least the information specified in appendix V to this Annex.

6 The bunker delivery note shall be kept on board the ship in such a place as to be readily available for inspection at all

6 Leveranssedeln för bränsle ska bevaras ombord på fartyget på en sådan plats där den alltid är lättillgänglig för inspektion vid rimliga tidpunkter. Leveranssedeln bevaras i tre år efter att brännoljan har levererats till fartyget.

7.1 Den behöriga myndigheten för en fördragsslutande part får granska uppgifterna i leveranssedeln för bränsle ombord på alla fartyg som omfattas av denna bilaga medan fartyget ligger i dess hamn eller offshore-terminal, får kopiera alla leveranssedlar och be att befälhavaren eller annan person som ansvarar för fartyget intygar att kopian av leveranssedeln är riktig. Den behöriga myndigheten kan också granska innehållet i varje leveranssedel genom att kontakta hamnen där leveranssedeln gavs.

7.2 Den behöriga myndigheten granskar leveranssedeln för bränsle och tar en kopia som intygas som riktig av den i enlighet med stycke 7 punkt 1 i denna regel så snabbt som möjligt utan att orsaka onödig fördröjning för fartyget.

8.1 Till leveranssedeln för bränsle bifogas ett representativt prov på den levererade brännoljan med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. Provet ska förseglas och undertecknas av leverantörens representant och fartygets befälhavare eller det befäl som ansvarade för bunkringen då tanken var fylld och provet ska bevaras på fartyget tills en betydande del av brännoljan förbrukats, dock minst i tolv månader från leveransen.

8.2 Om en fördragsslutande part kräver att det representativa provet ska analyseras för att fastställa om brännoljan uppfyller kraven i denna bilaga, så görs det i enlighet med kontrollförfarandet som anges i tillägg VI till denna bilaga.

9 De fördragsslutande parterna förbinder sig vid att säkerställa att de behöriga myndigheterna som de fördragsslutande parterna utsett

.1 upprätthåller ett register över lokala leverantörer av brännolja,

.2 kräver att lokala leverantörer ger en leveranssedel för bränsle och ett bränsleprov enligt denna regel där leverantören av

reasonable times. It shall be retained for a period of three years after the fuel oil has been delivered on board.

7.1 The competent authority of a Party may inspect the bunker delivery notes on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminal, may make a copy of each delivery note, and may require the master or person in charge of the ship to certify that each copy is a true copy of such bunker delivery note. The competent authority may also verify the contents of each note through consultations with the port where the note was issued.

7.2 The inspection of the bunker delivery notes and the taking of certified copies by the competent authority under paragraph 7.1 of this regulation shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

8.1 The bunker delivery note shall be accompanied by a representative sample of the fuel oil delivered taking into account the guidelines developed by the Organization. The sample is to be sealed and signed by the supplier's representative and the master or officer in charge of the bunker operation on completion of bunkering operations and retained under the ship's control until the fuel oil is substantially consumed, but in any case for a period of not less than 12 months from the time of delivery.

8.2 If a Party requires the representative sample to be analysed, it shall be done in accordance with the verification procedure set forth in appendix VI to this Annex to determine whether the fuel oil meets the requirements of this Annex.

9 Parties undertake to ensure that appropriate authorities designated by them:

.1 maintain a register of local suppliers of fuel oil;

.2 require local suppliers to provide the bunker delivery note and sample as required by this regulation, certified by the fuel oil supplier that the fuel oil meets the

brännolja intygar att brännolja uppfyller kraven i regel 14 och 18 i denna bilaga,

.3 kräver att lokala leverantörer bevarar en kopia av leveranssedeln för bränsle i minst tre år så att hamnstaten vid behov kan granska den,

.4 vid behov vidtar åtgärder mot sådana leverantörer av brännolja som har konstaterats leverera brännolja som inte överensstämmer med uppgifterna i leveranssedeln för bränsle,

.5 meddelar administrationen om fartyg som tar emot brännolja som inte uppfyller kraven i regel 14 eller 18 i denna bilaga, och

.6 meddelar organisationen om alla fall där leverantörer av brännolja inte uppfyllt kraven som anges i regel 14 eller 18 i denna bilaga för att vidarebefordra uppgifterna till de fördragsslutande parterna och organisationens medlemsstater.

10 De fördragsslutande parterna förbinder sig vidare att i samband med hamnstatskontroller:

.1 meddela den fördragsslutande parten eller annan stat, under vilkens jurisdiktion en leveranssedel för bränsle utfärdades, om fall där brännolja som inte uppfyller kraven levererats och ge all relevant information, och

.2 säkerställa att korrigerade åtgärder vidtas vid behov för att se till att brännolja som inte uppfyller kraven ska göra det.

11 För alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton i reguljär trafik med frekventa och regelbundna hamnbesök, kan administrationen efter förhandlingar om tillämpandet med de stater som berörs av beslutet, besluta att överensstämmelse med stycke 6 i denna regel kan dokumenteras på ett alternativt sätt som med lika stor säkerhet garanterar överensstämmelse med regel 14 och 18 i denna bilaga.

KAPITEL 4 – REGLER OM KOLDIOXIDINTENSITET INOM INTERNATIONELL SJÖFART

Regel 19

Tillämpningsområde

requirements of regulations 14 and 18 of this Annex;

.3 require local suppliers to retain a copy of the bunker delivery note for at least three years for inspection and verification by the port State as necessary;

.4 take action as appropriate against fuel oil suppliers that have been found to deliver fuel oil that does not comply with that stated on the bunker delivery note;

.5 inform the Administration of any ship receiving fuel oil found to be noncompliant with the requirements of regulation 14 or 18 of this Annex; and

.6 inform the Organization for circulation to Parties and Member States of the Organization of all cases where fuel oil suppliers have failed to meet the requirements specified in regulations 14 or 18 of this Annex.

10 In connection with port State inspections carried out by Parties, the Parties further undertake to:

.1 inform the Party or non-Party under whose jurisdiction a bunker delivery note was issued of cases of delivery of non-compliant fuel oil, giving all relevant information; and

.2 ensure that remedial action as appropriate is taken to bring non-compliant fuel oil discovered into compliance.

11 For every ship of 400 gross tonnage and above on scheduled services with frequent and regular port calls, an Administration may decide after application and consultation with affected States that compliance with paragraph 6 of this regulation may be documented in an alternative manner that gives similar certainty of compliance with regulations 14 and 18 of this Annex.

CHAPTER 4 - REGULATIONS ON THE CARBON INTENSITY OF INTERNATIONAL SHIPPING

Regulation 19

Application

1 Detta kapitel tillämpas på alla fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton.

2 Bestämmelserna i detta kapitel ska inte tillämpas på:

.1 fartyg som endast trafikerar inom vatten som hör till den statens suveränitet eller jurisdiktion vars flagga fartyget har rätt att föra. Varje fördragsslutande part ska dock genom att vidta lämpliga åtgärder säkerställa att sådana fartyg är byggda och drivs på ett sätt som uppfyller kraven i kapitel 4 i denna bilaga i den mån det är skäligt och praktiskt möjligt.

.2 fartyg som inte drivs mekaniskt och plattformar som innefattar FPSO-fartyg och FSU-fartyg och borrhplattformar oberoende av framdrivning.

3 Regel 22, 23, 24 och 25 i denna bilaga tillämpas inte på fartyg med icke-konventionell framdrivning, förutom att regel 22 och 24 omfattar kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning och LNG-tankfartyg med konventionell eller icke-konventionell framdrivning som levererats den 1 september 2019 eller senare enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 1, och regel 23 och 25 tillämpas på kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning och LNG-tankfartyg med konventionell eller icke-konventionell framdrivning. Regel 22, 23, 24, 25 och 28 tillämpas inte på fartyg i kategori A enligt definitionen i polarkoden.

4 Trots bestämmelserna i stycke 1 i denna regel får administrationen avstå från att tillämpa kraven i regel 22 och 24 i denna bilaga på fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton.

5 Bestämmelsen i stycke 4 i denna regel tillämpas inte på fartyg med en bruttodräktighet på minst 400 ton

.1 för vilka byggnadskontrakt har tecknats den 1 januari 2017 eller därefter, eller

.2 när byggnadskontrakt inte finns, vars kölsträckning har ägt rum eller som är i motsvarande byggnadsstadium den 1 juli 2017 eller senare, eller

.3 som levereras den 1 juli 2019 eller senare, eller

.4 om nya eller existerande fartyg har genomgått en väsentlig ombyggnad enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 17 i

1 This chapter shall apply to all ships of 400 gross tonnage and above.

2 The provisions of this chapter shall not apply to:

.1 ships solely engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State the flag of which the ship is entitled to fly. However, each Party should ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships are constructed and act in a manner consistent with the requirements of chapter 4 of this Annex, so far as is reasonable and practicable.

.2 ships not propelled by mechanical means, and platforms including FPSOs and FSUs and drilling rigs, regardless of their propulsion.

3 Regulations 22, 23, 24 and 25 of this Annex shall not apply to ships which have non-conventional propulsion, except that regulations 22 and 24 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional or non-conventional propulsion, delivered on or after 1 September 2019, as defined in regulation 2.2.1, and regulations 23 and 25 shall apply to cruise passenger ships having non-conventional propulsion and LNG carriers having conventional or non-conventional propulsion. Regulations 22, 23, 24, 25 and 28 shall not apply to category A ships as defined in the Polar Code.

4 Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this regulation, the Administration may waive the requirement for a ship of 400 gross tonnage and above to comply with regulations 22 and 24 of this Annex.

5 The provision of paragraph 4 of this regulation shall not apply to ships of 400 gross tonnage and above:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2017; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or

denna bilaga den 1 januari 2017 eller senare och som omfattas av regel 5 stycke 4 punkt 2 och 3 i denna bilaga.

6 Administrationen för en fördragsslutande part som omfattas av denna konvention och som tillåter tillämpning av stycke 4, eller som upphäver, återkallar eller nekar tillämpning av stycket på fartyg som har rätt att föra dess flagg ska omedelbart underrätta organisationen för att vidarebefordra dessa uppgifter till de fördragsslutande parterna i detta protokoll.

Regel 20

Syfte

Syftet med detta kapitel är att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart och sträva efter att uppfylla kraven i *IMO:s första strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg*.

Regel 21

Funktionella krav

För att uppnå syftet i regel 20 i denna bilaga ska ett fartyg som omfattas av detta kapitel vid behov uppfylla följande funktionella krav för att minska dess koldioxidintensitet:

- .1 de tekniska koldioxidintensitetskraven i enlighet med regel 22, 23, 24 och 25 i denna bilaga, och
- .2 de operativa koldioxidintensitetskraven i enlighet med regel 26, 27 och 28 i denna bilaga.

Regel 22

Uppnått designindex för energieffektivitet (uppnått EEDI-index)

1 Det uppnådda EEDI-indexet ska beräknas för:

- .1 varje nytt fartyg,
- .2 varje nytt fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad, och

.3 the delivery of which is on or after 1 July 2019; or

.4 in cases of a major conversion of a new or existing ship, as defined in regulation 2.2.17 of this Annex, on or after 1 January 2017, and in which regulations 5.4.2 and 5.4.3 of this Annex apply.

6 The Administration of a Party to the present Convention which allows the application of paragraph 4, or suspends, withdraws or declines the application of that paragraph, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Protocol particulars thereof, for their information.

Regulation 20

Goal

The goal of this chapter is to reduce the carbon intensity of international shipping, working towards the levels of ambition set out in the *Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*.

Regulation 21

Functional requirements

In order to achieve the goal set out in regulation 20 of this Annex, a ship to which this chapter applies shall comply, as applicable, with the following functional requirements to reduce its carbon intensity:

- .1 the technical carbon intensity requirements in accordance with regulations 22, 23, 24 and 25 of this Annex; and
- .2 the operational carbon intensity requirements in accordance with regulations 26, 27 and 28 of this Annex.

Regulation 22

Attained Energy Efficiency Design Index (attained EEDI)

1 The attained EEDI shall be calculated for:

- .1 each new ship;
- .2 each new ship which has undergone a major conversion; and

.3 varje nytt eller existerande fartyg som genomgått en väsentlig ombyggnad som är så omfattande att administrationen betraktar fartyget som nybyggt som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 20, 22 och 26–29 i denna bilaga. Det uppnådda EEDI-indexet är fartygsspecifikt och anger fartygets beräknade prestanda i form av energieffektivitet och det ska åtföljas av det tekniska EEDI-dokumentet som innehåller de uppgifter som behövs för beräkningen av det uppnådda EEDI-indexet och som anger beräkningsmetoden. Administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den ska granska det uppnådda EEDI-indexet utifrån det tekniska EEDI-dokumentet.

2 Det uppnådda EEDI-indexet beräknas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

3 Administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den ska för varje fartyg som omfattas av regel 24 i denna bilaga elektroniskt meddela organisationen de erforderade och uppnådda EEDI-indexvärdena och relevanta uppgifter med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

.1 inom sju månader från avslutad besiktning enligt regel 5 stycke 4 i denna bilaga, eller

.2 inom sju månader från den 1 april 2022 för fartyg som levererats före den 1 april 2022.

Regel 23

Uppnått energieffektivitetsindex för existerande fartyg (uppnått EEXI-index)

1 Det uppnådda EEXI-indexet beräknas för:

- .1 varje fartyg, och
- .2 varje fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 i denna bilaga. Det uppnådda EEXI-indexet är fartygsspecifikt och anger fartygets beräknade prestanda i form av energieffektivitet och det ska åtföljas av det

.3 each new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.20, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex. The attained EEDI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEDI technical file that contains the information necessary for the calculation of the attained EEDI and that shows the process of calculation. The attained EEDI shall be verified, based on the EEDI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.

2 The attained EEDI shall be calculated taking into account the guidelines^{Error!} developed by the

Organization.

3 For each ship subject to regulation 24 of this Annex, the Administration or any organization duly authorized by it shall report to the Organization the required and attained EEDI values and relevant information, taking into account the guidelines developed by the Organization, via electronic communication:

.1 within seven months of completing the survey required under regulation 5.4 of this Annex; or

.2 within seven months following 1 April 2022 for a ship delivered prior to 1 April 2022.

Regulation 23

Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (attained EEXI)

1 The attained EEXI shall be calculated for:

- .1 each ship; and
- .2 each ship which has undergone a major conversion which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex. The attained EEXI shall be specific to each ship and shall indicate the estimated performance of the

tekniska EEXI-dokumentet som innehåller de uppgifter som behövs för beräkningen av det uppnådda EEXI-indexet och som anger beräkningsmetoden. Administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den ska granska det uppnådda EEXI-indexet utifrån det tekniska EEXI-dokumentet.

2 Det uppnådda EEXI-indexet beräknas med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

3 Trots stycke 1 i denna regel kan det uppnådda EEDI-indexet som granskats av administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den i enlighet med regel 22 stycke 1 i denna bilaga betraktas som uppnått EEXI-index för varje fartyg som omfattas av regel 22 i denna bilaga om värdet av det uppnådda EEDI-indexet är lika högt eller lägre än värdet av det erfordrade EEXI-indexet som krävs enligt regel 25 i denna bilaga. I detta fall ska det uppnådda EEXI-indexet granskas utifrån det tekniska EEDI-dokumentet.

Regel 24

Erfordrat EEDI-index

1 För varje

- .1 nytt fartyg,
- .2 nytt fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad, och
- .3 nytt eller existerande fartyg som genomgått en väsentlig ombyggnad som är så omfattande att administrationen betraktar fartyget som nybyggt som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 och som omfattas av detta kapitel ska det uppnådda EEDI-indexet vara följande:

ship in terms of energy efficiency, and be accompanied by the EEXI technical file which contains the information necessary for the calculation of the attained EEXI and which shows the process of the calculation. The attained EEXI shall be verified, based on the EEXI technical file, either by the Administration or by any organization duly authorized by it.

2 The attained EEXI shall be calculated taking into account the guidelines developed by the Organization.

3 Notwithstanding paragraph 1 of this regulation, for each ship to which regulation 22 of this Annex applies, the attained EEDI verified by the Administration or by any organization duly authorized by it in accordance with regulation 22.1 of this Annex may be taken as the attained EEXI if the value of the attained EEDI is equal to or less than that of the required EEXI required by regulation 25 of this Annex. In this case, the attained EEXI shall be verified based on the EEDI technical file.

Regulation 24

Required EEDI

1 For each:

- .1 new ship,
- .2 new ship which has undergone a major conversion, and
- .3 new or existing ship which has undergone a major conversion that is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship which falls into one of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 and to which this chapter is applicable, the attained EEDI shall be as follows:

$$\begin{aligned} \text{Uppnått EEDI} - \text{index} &\leq \text{Erfordrat EEDI} - \text{index} \\ &= \left(1 - \frac{x}{100}\right) \cdot \text{Värdet på referenslinjen} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Attained EEDI} &\leq \text{Required EEDI} = \\ &= \left(1 - \frac{x}{100}\right) \cdot \text{Reference line value} \end{aligned}$$

där X är korrigeringskoefficienten för det erforderade EEDI-indexet som anges i tabell 1 jämfört med referenslinjen för EEDI-indexet.

2 För varje nytt och existerande fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad som är så omfattande att administrationen betraktar fartyget som nybyggt ska det uppnådda EEDI-indexet beräknas enligt stycke 1 i denna regel och uppfylla dessa krav så att den tillämpliga korrigeringskoefficienten motsvarar det ombyggda fartygets fartygstyp och storlek på dagen för tecknandet av ombyggnadskontraktet, eller när sådant kontrakt inte finns, på dagen för inledandet av ombyggnadsarbetet.

where X is the reduction factor specified in table 1 for the required EEDI compared to the EEDI reference line.

2 For each new and existing ship that has undergone a major conversion which is so extensive that the ship is regarded by the Administration as a newly constructed ship, the attained EEDI shall be calculated and meet the requirement of paragraph 1 of this regulation with the reduction factor applicable corresponding to the ship type and size of the converted ship at the date of the contract of the conversion, or in the absence of a contract, the commencement date of the conversion.

Tabell 1 – *Korrigeringskoefficienter (i procent) för EEDI-indexet i förhållande till EEDI-indexets referenslinje*

| Fartygstyp | Storlek | Fas 0 1.1. 2013 – 31.12. 2014 | Fas 1 1.1. 2015 – 31.12. 2019 | Fas 2 1.1. 2020 – 31.3. 2022 | Fas 2 1.1. 2020 – 31.12. 2024 | Fas 3 1.4. 2022 och därefter | Fas 3 1.1. 2025 och därefter |
|---------------|--------------------------|---|---|--|---|--|--|
| Bulkfartyg | Minst 20 000 DWT | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | 10 000– 20 000 DWT | – | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |
| Gastankfartyg | Minst 15 000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 30 | |
| | 10 000– 15 000 DWT | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | 2 000– 10 000 DWT | – | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |

| Fartygstyp | Storlek | Fas 0 1.1. 2013 – 31.12. 2014 | Fas 1 1.1. 2015 – 31.12. 2019 | Fas 2 1.1. 2020 – 31.3. 2022 | Fas 2 1.1. 2020 – 31.12. 2024 | Fas 3 1.4. 2022 och därefter | Fas 3 1.1. 2025 och därefter |
|------------------------|----------------------------|--|--|---|--|---|---|
| Tankfartyg | Minst 20 000 DWT | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | 4 000– 20 000 DWT | – | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |
| Containerfa rtyg | Minst 200 000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 50 | |
| | 120 000– 200 000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 45 | |
| | 80 000– 120 000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 40 | |
| | 40 000– 80 000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 35 | |
| | 15 000-- 40 000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 30 | |
| | 10 000– 15 000 DWT | – | 0-10* | 0-20* | | 15-30* | |
| Allmänna lastfartyg | Minst 15 000 DWT | 0 | 10 | 15 | | 30 | |
| | 3 000– 15 000 DWT | – | 0-10* | 0-15* | | 0-30* | |
| Kylfartyg | Minst 5 000 DWT | 0 | 10 | | 15 | | 30 |

| Fartygstyp | Storlek | Fas 0 1.1. 2013 – 31.12. 2014 | Fas 1 1.1. 2015 – 31.12. 2019 | Fas 2 1.1. 2020 – 31.3. 2022 | Fas 2 1.1. 2020 – 31.12. 2024 | Fas 3 1.4. 2022 och därefter | Fas 3 1.1. 2025 och därefter |
|--|------------------------|---|---|--|---|--|--|
| | 3 000–5 000 DWT | – | 0-10* | | 0-15* | | 0-30* |
| Kombinatio ns-fartyg | Minst 20 000 DWT | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | 4 000–20 000 DWT | – | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |
| LNG- fartyg*** | Minst 10 000 DWT | – | 10** | 20 | | 30 | |
| Ro-ro- fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon) | Minst 10 000 DWT | – | 5** | | 15 | | 30 |
| Ro-ro- fraktfartyg* ** | Minst 2 000 DWT | – | 5** | | 20 | | 30 |
| | 1 000–2 000 DWT | – | 0-5*,** | | 0-20* | | 0-30* |
| Ro-ro passagerar- fartyg*** | Minst 1 000 DWT | – | 5** | | 20 | | 30 |
| | 250–1 000 DWT | – | 0-5*,** | | 0-20* | | 0-30* |
| Kryssnings- fartyg*** med icke- konvention ell framdrivnin g | minst 85 000 GT | – | 5** | 20 | | 30 | |
| | 25 000–85 000 GT | – | 0-5*,** | 0-20* | | 0-30* | |

* Korrigeringskoefficienten interpoleras lineariskt mellan två värden beroende på fartygets storlek.

Det lägre värdet för korrigeringskoefficienten tillämpas på mindre fartygsstorlekar.

** Fas 1 börjar den 1 september 2015 för dessa fartyg.
*** Korrigeringskoefficienten tillämpas på de fartyg som levererats den 1 september 2019 eller senare enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 1.

Table 1 - Reduction factors (in percentage) for the EEDI relative to the EEDI reference line

| Ship Type | Size | Phase 0 1 Jan 2013- 31 Dec 2014 | Phase 1 1 Jan 2015- 31 Dec 2019 | Phase 2 1 Jan 2020- 31 Mar 2022 | Phase 2 1 Jan 2020- 31 Dec 2024 | Phase 3 1 Apr 2022 and onward s | Phase 3 1 Jan 2025 and onward s |
|---------------|---|---|---|---|---|--|--|
| Bulk carrier | 20,000 DWT and above | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | 10,000 and above but less than 20,000 DWT | n/a | 0-10 | | 0-20* | | 0-30* |
| Gas carrier | 15,000 DWT and above | 0 | 10 | 20 | | 30 | |
| | 10,000 and above but less than 15,000 DWT | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | 2,000 and above but less than 10,000 DWT | n/a | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |
| Tanker | 20,000 DWT and above | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | 4,000 and above but less than 20,000 DWT | n/a | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |
| Containership | 200,000 DWT and above | 0 | 10 | 20 | | 50 | |
| | 120,000 and above but less than 200,000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 45 | |
| | 80,000 and above but less than 120,000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 40 | |
| | 40,000 and above but less than 80,000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 35 | |

| Ship Type | Size | Phase 0 1 Jan 2013- 31 Dec 2014 | Phase 1 1 Jan 2015- 31 Dec 2019 | Phase 2 1 Jan 2020- 31 Mar 2022 | Phase 2 1 Jan 2020- 31 Dec 2024 | Phase 3 1 Apr 2022 and onward s | Phase 3 1 Jan 2025 and onward s |
|---------------------------------------|---|---|---|---|---|--|--|
| Containership | 15,000 and above but less than 40,000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 30 | |
| | 10,000 and above but less than 15,000 DWT | n/a | 0-10* | 0-20* | | 15-30* | |
| General Cargo ships | 15,000 DWT and above | 0 | 10 | 15 | | 30 | |
| | 3,000 and above but less than 15,000 DWT | n/a | 0-10* | 0-15* | | 0-30* | |
| Refrigerated cargo carrier | 5,000 DWT and above | 0 | 10 | | 15 | | 30 |
| | 3,000 and above but less than 5,000 DWT | n/a | 0-10* | | 0-15* | | 0-30* |
| Combination carrier | 20,000 DWT and above | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | 4,000 and above but less than 20,000 DWT | n/a | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |
| LNG carrier*** | 10,000 DWT and above | n/a | 10** | 20 | | 30 | |
| Ro-ro cargo ship (vehicle carrier)*** | 10,000 DWT and above | n/a | 5** | | 15 | | 30 |
| Ro-ro cargo ship*** | 2,000 DWT and above | n/a | 5** | | 20 | | 30 |

| Ship Type | Size | Phase 0 1 Jan 2013- 31 Dec 2014 | Phase 1 1 Jan 2015- 31 Dec 2019 | Phase 2 1 Jan 2020- 31 Mar 2022 | Phase 2 1 Jan 2020- 31 Dec 2024 | Phase 3 1 Apr 2022 and onward s | Phase 3 1 Jan 2025 and onward s |
|---|--|---|---|---|---|--|--|
| Ro-ro cargo ship*** | 1,000 and above but less than 2,000 DWT | n/a | 0-5*,** | | 0-20* | | 0-30* |
| Ro-ro passenger ship*** | 1,000 DWT and above | n/a | 5** | | 20 | | 30 |
| | 250 and above but less than 1,000 DWT | n/a | 0-5*,** | | 0-20* | | 0-30* |
| Cruise passenger ship*** having non- conventional propulsion | 85,000 GT and above | n/a | 5** | 20 | | 30 | |
| | 25,000 and above but less than 85,000 GT | n/a | 0-5*,** | 0-20* | | 0-30* | |

*Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size. The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

**Phase 1 commences for those ships on 1 September 2015.

***Reduction factor applies to those ships delivered on or after 1 September 2019, as defined in paragraph 2.1 of regulation 2.

Note: n/a means that no required EEDI applies.

3 Värdet på referenslinjerna beräknas enligt följande:

$$\text{Värdet på referenslinjen} = a \cdot b^{-c}$$

där a , b och c är de parametrar som anges i tabell 2.

3 The reference line values shall be calculated as follows:

$$\text{Reference line value} = a \cdot b^{-c}$$

where a , b and c are the parameters given in table 2.

Tabell 2 - Parametrar för fastställande av referensvärdet för olika fartygstyper

| Fartygstyp som definieras i regel 2 | a | b | c |
|--|--|--|-------|
| 2.2.5 Bulkfartyg | 961,79 | Fartygets DWT då $DWT \leq 279\,000$ 279 000 då $DWT > 279\,000$ | 0,477 |
| 2.2.7 Kombinationsfartyg | 1 219,00 | Fartygets DWT | 0,488 |
| 2.2.9 Containerfartyg | 174,22 | Fartygets DWT | 0,201 |
| 2.2.11 Kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning | 170,84 | Fartygets GT | 0,214 |
| 2.2.14 Gastankfartyg | 1 120,00 | Fartygets DWT | 0,456 |
| 2.2.15 Allmänna lastfartyg | 107,48 | Fartygets DWT | 0,216 |
| 2.2.16 LNG-tankfartyg | 2 253,7 | Fartygets DWT | 0,474 |
| 2.2.22 Kylfartyg | 227,01 | Fartygets DWT | 0,244 |
| 2.2.26 Ro-ro-fraktfartyg | 1 405,15 | Fartygets DWT | 0,498 |
| | 1686,17* | Fartygets DWT då $DWT \leq 17\,000^*$ 17 000 då DWT $> 17\,000^*$ | |
| 2.2.27 Ro-ro-fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon) | $(DWT/GT)^{-0,7} \cdot$ 780,36 då $DWT/GT < 0,3$ 1 812,63 då $DWT/GT \geq 0,3$ | Fartygets DWT | 0,471 |

| Fartygstyp som definieras i regel 2 | a | b | c |
|--|----------|---|----------|
| 2.2.28 Ro-ro-passagerarfartyg | 752,16 | Fartygets DWT | 0,381 |
| | 902,59* | Fartygets DWT då DWT ≤ 10 000* 10 000 då DWT > 10 000* | |
| 2.2.29 Tankfartyg | 1 218,80 | Fartygets DWT | 0,488 |

* ska användas från fas 2 och därefter.

Table 2 - Parameters for the determination of reference values for the different ship types

| Ship type defined in regulation 2 | a | b | c |
|---|---|---|----------|
| 2.2.5 Bulk carrier | 961,79 | DWT of the ship where DWT ≤ 279,000 279,000 where DWT > 279000 | 0.477 |
| 2.2.7 Combination carrier | 1,219.00 | DWT of the ship | 0.488 |
| 2.2.9 Containership | 174.22 | DWT of the ship | 0.201 |
| 2.2.11 Cruise passenger ship having non-conventional propulsion | 170.84 | GT of the ship | 0.214 |
| 2.2.14 Gas carrier | 1,120.00 | DWT of the ship | 0.456 |
| 2.2.15 General cargo ship | 107.48 | DWT of the ship | 0.216 |
| 2.2.16 LNG carrier | 2,253.7 | DWT of the ship | 0.474 |
| 2.2.22 Refrigerated cargo carrier | 227.01 | DWT of the ship | 0.244 |
| 2.2.26 Ro-ro cargo ship | 1405.15 | DWT of the ship | 0.498 |
| | 1686.17* | DWT of the ship where DWT ≤ 17000* 17,000 where DWT > 17,000* | |
| 2.2.27 Ro-ro cargo ship (vehicle carrier) | $(DWT/GT)^{0.7} \cdot 780,36$ where DWT/GT < 0,3 1,812.63 where DWT/GT ≥ 0,3 | DWT of the ship | 0.471 |
| 2.2.28 Ro-ro passenger ship | 752.16 | DWT of the ship | 0,381 |
| | 902.59* | DWT of the ship where DWT ≤ 10,000* 10,000 jossa DWT > 10,000* | |
| 2.2.29 Tanker | 1,218.80 | DWT of the ship | 0.488 |

* to be used from phase 2 and thereafter.

4 Om fartyget konstruerats så att det kan omfattas av flera än en av de fartygstyper som anges i tabell 2 ska fartygets erforderade EEDI-index vara det strängaste (lägsta) erforderade EEDI-indexvärdet.

5 Den installerade framdrivningseffekten för varje fartyg som omfattas av denna regel får inte vara mindre än den framdrivningseffekt som krävs för att upprätthålla fartygets styrförmåga under ogynnsamma förhållanden enligt definitionen i anvisningarna som organisationen utarbetat.

6 I början av fas 1 och i mitten av fas 2 granskar organisationen den tekniska utvecklingssituationen på nytt och ändrar vid behov tidsfristerna, parametrarna för EEDI-indexets referenslinjer för fartygstyperna i fråga och korrigeringskoefficienterna som anges i denna regel.

Regel 25

Erfordrat EEXI-index

1 För varje

.1 fartyg, och

.2 fartyg som har genomgått en väsentlig ombyggnad

som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 och som omfattas av detta kapitel ska det uppnådda EEXI-indexet vara följande:

Uppnått EEXI – index

\leq Erfordrat EEXI – index

$= \left(1 - \frac{y}{100}\right) \cdot \text{EEDI}$

– värdet på referenslinjen

där Y är korrigeringskoefficienten för det erforderade EEXI-indexet som anges i tabell 3 jämfört med referenslinjen för EEDI-indexet.

4 If the design of a ship allows it to fall into more than one of the ship type definitions specified in table 2, the required EEDI for the ship shall be the most stringent (the lowest) required EEDI.

5 For each ship to which this regulation applies, the installed propulsion power shall not be less than the propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the ship under adverse conditions as defined in the guidelines to be developed by the Organization.

6 At the beginning of phase 1 and at the midpoint of phase 2, the Organization shall review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates set out in this regulation.

Regulation 25

Required EEXI

1 For:

.1 each ship; and

.2 each ship which has undergone a major conversion

which falls into one of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 and to which this chapter is applicable, the attained EEXI shall be as follows:

Attained EEXI \leq Required EEXI

$= \left(1 - \frac{y}{100}\right)$

• EEDI reference line value

where Y is the reduction factor specified in Table 3 for the required EEXI compared to the EEDI reference line.

Tabell 3 – *Korrigeringskoefficienter (i procent) för EEXI-indexet i förhållande till EEDI-indexets referenslinje*

| Fartygstyp | Storlek | Korrigeringskoefficient |
|---------------------|---------------------|--------------------------------|
| Bulkfartyg | Minst 200 000 DWT | 15 |
| | 20 000–200 000 DWT | 20 |
| | 10 000–20 000 DWT | 0-20* |
| Gastanfartyg | Minst 15 000 DWT | 30 |
| | 10 000–15 000 DWT | 20 |
| | 2 000–10 000 DWT | 0-20* |
| Tankfartyg | Minst 200 000 DWT | 15 |
| | 20 000–200 000 DWT | 20 |
| | 4 000–20 000 DWT | 0-20* |
| Containerfartyg | Minst 200 000 DWT | 50 |
| | 120 000–200 000 DWT | 45 |
| | 80 000–120 000 DWT | 35 |
| | 40 000–80 000 DWT | 30 |
| | 15 000–40 000 DWT | 20 |
| | 10 000–15 000 DWT | 0-20* |
| Allmänna lastfartyg | Minst 15 000 DWT | 30 |
| | 3 000–15 000 DWT | 0-30* |
| Kylfartyg | Minst 5 000 DWT | 15 |

| Fartygstyp | Storlek | Korrigeringskoefficient |
|--|------------------|--------------------------------|
| Kylfartyg | 3 000–5 000 DWT | 0-15* |
| Kombinationsfartyg | Minst 20 000 DWT | 20 |
| | 4 000–20 000 DWT | 0-20* |
| LNG-fartyg | Minst 10 000 DWT | 30 |
| Ro-ro-fraktfartyg (fartyg avsett för transport av fordon) | Minst 10 000 DWT | 15 |
| Ro-ro-fraktfartyg | Minst 2 000 DWT | 5 |
| | 1 000–2 000 DWT | 0-5* |
| Ro-ro-passagerarfartyg | Minst 1 000 DWT | 5 |
| | 250–1 000 DWT | 0-5* |
| Kryssningsfartyg med icke-konventionell framdrivning | Minst 85 000 GT | 30 |
| | 25 000–85 000 GT | 0-30* |

*Korrigeringskoefficienten interpoleras lineariskt mellan två värden beroende på fartygets storlek. Det lägre värdet för korrigeringskoefficienten tillämpas på mindre fartygsstorlekar.

Table 3 - Reduction factors (in percentage) for the EEXI relative to the EEDI reference line

| Ship type | Size | Reduction factor |
|------------------|--|-------------------------|
| Bulk carrier | 200,000 DWT and above | 15 |
| | 20,000 and above but less than 200,000 DWT | 20 |
| | 10,000 and above but less than 20,000 DWT | 0-20* |
| Gas carrier | 15,000 DWT and above | 30 |
| | 10,000 and above but less than 15,000 DWT | 20 |

| Ship type | Size | Reduction factor |
|------------------------------------|---|-------------------------|
| | 2,000 and above but less than 10,000 DWT | 0-20* |
| Tanker | 200,000 DWT and above | 15 |
| | 20,000 and above but less than 200,000 DWT | 20 |
| | 4 000 and above but less ' than 20,000 DWT | 0-20* |
| Containership | 200,000 DWT and above | 50 |
| | 120,000 and above but less than 200,000 DWT | 45 |
| | 80,000 and above but less than 120,000 DWT | 35 |
| | 40 000 and above but less ' than 80,000 DWT | 30 |
| | 15 000 and above but less ' than 40,000 DWT | 20 |
| | 10 000 and above but less ' than 15,000 DWT | 0-20* |
| General cargo ship | 15,000 DWT and above | 30 |
| | 3 000 and above but less ' than 15,000 DWT | 0-30* |
| Refrigerated cargo carrier | 5,000 DWT and above | 15 |
| | 3,000 and above but less than 5,000 DWT | 0-15* |
| Combination carrier | 20,000 DWT and above | 20 |
| | 4 000 and above but less ' than 20,000 DWT | 0-20* |
| LNG carrier | 10,000 DWT and above | 30 |
| Ro-ro cargo ship (vehicle carrier) | 10,000 DWT and above | 15 |
| Ro-ro cargo ship | 2,000 DWT and above | 5 |
| | 1 000 and above but less ' than 2,000 DWT | 0-5* |
| Ro-ro passenger ship | 1,000 DWT and above | 5 |
| | 250 and above but less than 1,000 DWT | 0-5* |

| Ship type | Size | Reduction factor |
|--|--|------------------|
| Cruise passenger ship having non-conventional propulsion | 85,000 GT and above | 30 |
| | 25 000 and above but less than 85,000 GT | 0-30* |

*Reduction factor to be linearly interpolated between the two values dependent upon ship size.

The lower value of the reduction factor is to be applied to the smaller ship size.

2 Värdena för EEDI-indexets referenslinjer beräknas i enlighet med regel 24 stycke 3 och 4 i denna bilaga. För ro-ro-fraktfartyg och ro-ro-passagerarfartyg hänvisar man till värdet på referenslinjen som används från fas 2 och därefter enligt regel 24 stycke 3 i denna bilaga.

3 Organisationen ska slutföra en granskning senast den 1 januari 2026 för att bedöma effekten av denna regel med beaktande av anvisningarna som organisationen har utarbetat. Om de fördragsslutande parterna på grundval av granskningen beslutar godkänna ändringarna i denna regel ska sådana ändringar antas och sättas i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention.

Regel 26

Fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-plan)

1 Varje fartyg ska ha en fartygsspecifik plan för energieffektivitetshantering (SEEMP-plan) som kan utgöra en del av fartygets säkerhetsledningssystem (SMS-system). SEEMP-planen utarbetas och granskas med beaktande av anvisningar som antagits av organisationen.

2 Avseende fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton ska SEEMP-planen innefatta en beskrivning av den metod som används för att samla in nödvändiga uppgifter enligt regel 27 stycke 1 i denna bilaga och förfarandena som används för att meddela uppgifterna till fartygets administration.

3 Avseende fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton som omfattas av en eller flera kategorier i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 i denna bilaga,

2 The EEDI reference line values shall be calculated in accordance with regulations 24.3 and 24.4 of this Annex. For ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships, the reference line value to be used from phase 2 and thereafter under regulation 24.3 of this Annex shall be referred to.

3 A review shall be completed by 1 January 2026 by the Organization to assess the effectiveness of this regulation taking into account any guidelines developed by the Organization. If, based on the review, the Parties decide to adopt amendments to this regulation, such amendments shall be adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

Regulation 26

Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)

1 Each ship shall keep on board a ship specific Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP). This may form part of the ship's Safety Management System (SMS). The SEEMP shall be developed and reviewed, taking into account the guidelines adopted by the Organization.

2 In the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, the SEEMP shall include a description of the methodology that will be used to collect the data required by regulation 27.1 of this Annex and the processes that will be used to report the data to the ship's Administration.

3 In the case of a ship of 5,000 gross tonnage and above, which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5,

.1 fram till den 1 januari 2023 ska SEEMP-planen innefatta:

.1 en beskrivning av metoden som används för att beräkna fartygets uppnådda årliga operativa CII-värde som krävs enligt regel 28 i denna bilaga och de förfaranden som används för att meddela detta värde till fartygets administration,

.2 det erfordrade årliga operativa CII-värdet som definieras i regel 28 i denna bilaga för de kommande tre åren,

.3 en genomförandeplan som visar hur det erfordrade årliga operativa CII-värdet ska uppnås under de kommande tre åren, och

.4 ett förfarande för självutvärdering och förbättring.

.2 För ett fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller som klassificerats som E i enlighet med regel 28 i denna bilaga ska SEEMP-planen granskas i enlighet med regel 28 stycke 8 i denna bilaga för att inkludera en plan med korrigerande åtgärder för att uppnå det erfordrade årliga operativa CII-värdet.

.3 SEEMP-planen ska genomgå granskning och auditering med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

Regel 27

Insamling och rapportering av fartygets bränsleförbrukningsdata

1 Från och med kalenderår 2019 ska fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton samla in data som definieras i tillägg IX till denna bilaga, i enlighet med den metod som anges i SEEMP-planen, under kalenderåret i fråga och varje därpå följande kalenderår eller vid behov under en del av ett kalenderår.

2 Med undantag för vad som anges i stycke 4, 5 och 6 i denna regel ska fartyget i slutet av varje kalenderår sammanställa data som samlats in under det kalenderåret eller vid behov under en del av kalenderåret.

3 Med undantag för vad som anges i stycke 4, 5 och 6 i denna regel ska fartyget inom tre månader efter varje avslutat kalenderår elektroniskt och i ett standardiserat format som utarbetas av organisationen rapportera

2.2. 7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex:

.1 On or before 1 January 2023 the SEEMP shall include:

.1 a description of the methodology that will be used to calculate the ship's attained annual operational CII required by regulation 28 of this Annex and the processes that will be used to report this value to the ship's Administration;

.2 the required annual operational CII, as specified in regulation 28 of this Annex, for the next three years;

.3 an implementation plan documenting how the required annual operational CII will be achieved during the next three years; and

.4 a procedure for self-evaluation and improvement.

.2 For a ship rated as D for three consecutive years or rated as E in accordance with regulation 28 of this Annex, the SEEMP shall be reviewed in accordance with regulation 28.8 of this Annex to include a plan of corrective actions to achieve the required annual operational CII.

.3 The SEEMP shall be subject to verification and company audits taking into account the guidelines to be developed by the Organization.

Regulation 27

Collection and reporting of ship fuel oil consumption data

1 From calendar year 2019, each ship of 5,000 gross tonnage and above shall collect the data specified in appendix IX to this Annex, for that and each subsequent calendar year or portion thereof, as appropriate according to the methodology included in the SEEMP.

2 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, at the end of each calendar year, the ship shall aggregate the data collected in that calendar year or portion thereof, as appropriate.

3 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, within three months after the end of each calendar year, the ship

administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den, de sammanställda värdet för varje värde som definieras i tillägg IX till denna bilaga.

4 Om ett fartyg överförs från en administration till en annan ska fartyget på överföringsdagen eller så snart som det är praktiskt möjligt meddela den tidigare administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den, de sammanställda uppgifterna för den perioden av kalenderåret som fartyget hörde till den administrationen enligt tillägg IX till denna bilaga och specificerade uppgifter som administrationen i fråga begärt på förhand.

5 Om ett fartyg överförs från ett bolag till ett annat ska fartyget på överföringsdagen eller så snart som det är praktiskt möjligt meddela administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den, de sammanställda uppgifterna för den perioden av kalenderåret som fartyget hörde till bolaget i fråga enligt tillägg IX till denna bilaga och specificerade uppgifter på begäran av administrationen.

6 Om överföringen från en administration till en annan och från ett bolag till ett annat sker samtidigt tillämpas stycke 4 i denna regel.

7 Uppgifterna ska fastställas i enlighet med förfaranden som fastställts av administrationen, med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. 8 Med undantag för vad som anges i stycke 4, 5 och 6 i denna regel ska de specificerade uppgifterna som ligger till grund för uppgifterna som anges i tillägg IX till denna bilaga och som meddelats för det föregående kalenderåret vara lättillgängliga i minst 12 månader från slutet av kalenderåret i fråga och finnas tillgängliga för administrationen på begäran.

9 Administrationen säkerställer att uppgifterna enligt tillägg IX till denna bilaga som meddelats av fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton och som är registrerade under administrationen överförs till IMO:s databas för fartygs

shall report to its Administration or any organization duly authorized by it, the aggregated value for each datum specified in appendix IX to this Annex, via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization.

4 In the event of the transfer of a ship from one Administration to another, the ship shall on the day of completion of the transfer or as close as practical thereto report to the losing Administration or any organization duly authorized by it, the aggregated data for the period of the calendar year corresponding to that Administration, as specified in appendix IX to this Annex and, upon prior request of that Administration, the disaggregated data.

5 In the event of a change from one company to another, the ship shall on the day of completion of the change or as close as practical thereto report to its Administration or any organization duly authorized by it, the aggregated data for the portion of the calendar year corresponding to the company, as specified in appendix IX to this Annex and, upon request of its Administration, the disaggregated data.

6 In the event of change from one Administration to another and from one company to another concurrently, paragraph 4 of this regulation shall apply.

7 The data shall be verified according to procedures established by the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization.

8 Except as provided for in paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the disaggregated data that underlies the reported data noted in appendix IX to this Annex for the previous calendar year shall be readily accessible for a period of not less than 12 months from the end of that calendar year and be made available to the Administration upon request.

9 The Administration shall ensure that the reported data noted in appendix IX to this Annex by its registered ships of 5,000 gross tonnage and above are transferred to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database via electronic communication and using a

förbrukning av brännolja via elektronisk kommunikation och i standardiserat format som utarbetas av organisationen senast en månad efter utfärdandet av försäkran om överensstämmelse för dessa fartyg.

10 På grundval av uppgifterna som meddelats till IMO:s databas för fartygs förbrukning av brännolja utarbetar organisationens generalsekreterare en årsrapport till kommittén för skydd av den marina miljön där en sammanfattning av de insamlade uppgifterna, statusen för saknade uppgifter och annan relevant information som kommittén eventuellt begär anges.

11 Organisationens generalsekreterare ger administrationen för ett fartyg som omfattas av regel 28 i denna bilaga tillgång till alla uppgifter som meddelats för fartyget i fråga för hela det föregående kalenderåret i IMO:s databas för fartygs förbrukning av brännolja.

12 Organisationens generalsekreterare upprätthåller en anonym databas som inte möjliggör identifiering av ett specifikt fartyg. De fördragsslutande parterna har tillgång till de anonyma uppgifterna endast för analysering och bearbetning av dem.

13 Organisationens generalsekreterare ansvarar för genomförandet och upprätthållandet av IMO:s databas för fartygs förbrukning av brännolja i enlighet med anvisningarna som utarbetats av organisationen.

Regel 28

Operativ koldioxidintensitet

Uppnådd årlig operativ indikator för koldioxidintensitet (uppnått årligt operativt CII)

1 Efter avslutat kalenderår 2023 och efter varje avslutat därpå följande kalenderår ska fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton som omfattas av en eller flera av kategorierna i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 i denna bilaga beräkna den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn under en period på 12 månader från den 1 januari till den 31 december för föregående kalenderår med uppgifter som samlats in i enlighet med regel 27 i denna

standardized format to be developed by the Organization not later than one month after issuing the Statements of Compliance of these ships.

10 On the basis of the reported data submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database, the Secretary-General of the Organization shall produce an annual report to the Marine Environment Protection Committee summarizing the data collected, the status of missing data, and such other relevant information as may be requested by the Committee.

11 The Secretary-General of the Organization shall grant the Administration of a ship to which regulation 28 of this Annex applies access to all the reported data for all the preceding calendar year in the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database for that ship.

12 The Secretary-General of the Organization shall maintain an anonymized database such that identification of a specific ship will not be possible. Parties shall have access to the anonymized data strictly for their analysis and consideration.

13 The IMO Ship Fuel Oil Consumption Database shall be undertaken and managed by the Secretary-General of the Organization, pursuant to guidelines to be developed by the Organization.

Regulation 28

Operational carbon intensity

Attained annual operational carbon intensity indicator (attained annual operational CII)

1 After the end of calendar year 2023 and after the end of each following calendar year, each ship of 5,000 gross tonnage and above which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex shall calculate the attained annual operational CII over a 12-month period from 1 January to 31 December for the preceding calendar year, using the data collected in accordance with regulation 27 of this Annex, taking into

bilaga och med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

2 Inom tre månader efter varje avslutat kalenderår ska fartyget meddela administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den, den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn via elektronisk kommunikation i ett standardiserat format som utarbetats av organisationen.

3 Trots stycke 1 och 2 i denna regel ska ett fartyg, om det överförs i enlighet med regel 27 stycke 4, 5 eller 6 efter den 1 januari 2023, efter avslutat kalenderår då överföringen ägt rum beräkna och meddela den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn för hela perioden på 12 månader från den 1 januari till den 31 december under kalenderåret då överföringen ägde rum, i enlighet med regel 28 stycke 1 och 2, för granskning enligt regel 6 stycke 6 i denna bilaga med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. Inget i denna regel undantar ett fartyg från rapporteringsskyldigheten enligt regel 27 eller denna regel i denna bilaga.

Erfordrad årlig operativ indikator för koldioxidintensitet (erfordrat årligt operativt CII)

4 För varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 5 000 ton som omfattas av en eller flera av kategorierna i regel 2 stycke 2 punkt 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 och 26–29 i denna bilaga ska den erfordrade årliga operativa CII-indikatorn fastställas enligt följande:

$$\text{Erfordrad årlig operativ CII – indikator} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) \cdot \text{CII}_R$$

där
Z är den årliga korrigeringskoefficienten som ska säkerställa kontinuerlig förbättring av

account the guidelines to be developed by the Organization.

2 Within three months after the end of each calendar year, the ship shall report to its Administration, or any organization duly authorized by it, the attained annual operational CII via electronic communication and using a standardized format to be developed by the Organization.

3 Notwithstanding 1 and 2 of this regulation, in the event of any transfer of a ship addressed in regulations 27.4, 27.5 or 27.6 completed after 1 January 2023, a ship shall, after the end of the calendar year in which the transfer takes place, calculate and report the attained annual operational CII for the full 12-month period from 1 January to 31 December in the calendar year during which the transfer took place, in accordance with regulations 28.1 and 28.2, for verification in accordance with regulation 6.6 of this Annex, taking into account guidelines to be developed by the Organization. Nothing in this regulation relieves any ship of its reporting obligations under regulation 27 or this regulation of this Annex.

Required annual operational carbon intensity indicator (required annual operational CII)

4 For each ship of 5,000 gross tonnage and above which falls into one or more of the categories in regulations 2.2.5, 2.2.7, 2.2.9, 2.2.11, 2.2.14 to 2.2.16, 2.2.22, and 2.2.26 to 2.2.29 of this Annex, the required annual operational CII shall be determined as follows:

$$\text{Required annual operational CII} = \left(1 - \frac{Z}{100}\right) \cdot \text{CII}_R$$

where,
Z is the annual reduction factor to ensure continuous improvement of the ship's

fartygets operativa koldioxidintensitet inom en specifik klassificeringsnivå, och CII_R är referensvärdet.

5 Den årliga korrigeringskoefficienten Z och referensvärdet $CIIR$ är värden som definieras med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

Operativ koldioxidintensitetsklassificering

6 Den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn dokumenteras och granskas mot den erforderade årliga operativa CII-indikatorn så att antingen administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den ska kunna fastställa operativ koldioxidintensitetsklassificering A, B, C, D eller E som indikerar en avsevärt bättre, en aning bättre, måttlig, en aning sämre eller sämre prestationsnivå med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. Den mittersta klassificeringsnivån C är det värde som motsvarar den erforderade årliga operativa CII-indikatorn som anges i stycke 4 i denna regel.

Korrigerande åtgärder och incitament

7 Ett fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller som E ska utarbeta en plan med korrigerande åtgärder för att uppnå den erforderade årliga operativa CII-indikatorn.

8 SEEMP-planen revideras för att inkludera planen med korrigerande åtgärder med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen. Den reviderade SEEMP-planen ska lämnas till administrationen eller ett organ som behörigen auktoriserats av den för granskning, helst samtidigt som men inte senare än 1 månad efter meddelandet om den uppnådda årliga operativa CII-indikatorn i enlighet med stycke 2 i denna regel.

9 Ett fartyg som klassificerats som D under tre på varandra följande år eller som E ska genomföra de planerade korrigerande åtgärderna i enlighet med den reviderade SEEMP-planen.

10 Administrationer, hamnmyndigheter och andra lämpliga intressenter ska uppmuntras

operational carbon intensity within a specific rating level; and CII_R is the reference value.

5 The annual reduction factor Z and the reference value $CIIR$ shall be the values defined taking into account the guidelines to be developed by the Organization.

Operational carbon intensity rating

6 The attained annual operational CII shall be documented and verified against the required annual operational CII to determine operational carbon intensity rating A, B, C, D or E, indicating a major superior, minor superior, moderate, minor inferior, or inferior performance level, either by the Administration or by any organization duly authorized by it, taking into account the guidelines developed by the Organization. The middle point of rating level C shall be the value equivalent to the required annual operational CII set out in paragraph 4 of this regulation.

Corrective actions and incentives

7 A ship rated as D for three consecutive years or rated as E shall develop a plan of corrective actions to achieve the required annual operational CII.

8 The SEEMP shall be reviewed to include the plan of corrective actions accordingly, taking into account the guidelines to be developed by the Organization. The revised SEEMP shall be submitted to the Administration or any organization duly authorized by it for verification, preferably together with, but in no case later than 1 month after reporting the attained annual operational CII in accordance with paragraph 2 of this regulation.

9 A ship rated as D for three consecutive years or rated as E shall duly undertake the planned corrective actions in accordance with the revised SEEMP.

10 Administrations, port authorities and other stakeholders as appropriate, are

att ge incitament till fartyg som klassificeras som A eller B.

Granskning

11 Organisationen ska utföra en granskning senast den 1 januari 2026 för att bedöma .1 effektiviteten av denna regel för att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart,

.2 behovet av effektiviserade korrigerande åtgärder eller andra korrigeringsmetoder, inklusive eventuella ytterligare krav avseende EEXI-indexet,

.3 behovet av att effektivisera genomförandemekanismen,

.4 behovet av att effektivisera datainsamlingssystemet, och

.5 revideringen av Z-koefficienten och CII_R värdena.

Om de fördragsslutande parterna på grundval av granskningen beslutar att anta ändringarna i denna regel ska sådana ändringar antas och sättas i kraft i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna konvention.

Regel 29

Främjande av tekniskt samarbete och överföring av teknologi som hänför sig till förbättrandet av energieffektiviteten hos fartyg

1 Administrationerna ska i samarbete med organisationen och andra internationella organ främja och vid behov, antingen direkt eller genom organisationen, tillhandahålla stöd till stater som begär tekniskt bistånd, i synnerhet till stater under utveckling.

2 En fördragsslutande parts administration ska aktivt i samarbete med andra fördragsslutande parter, i enlighet med sin nationella lagstiftning, sina föreskrifter och sin praxis, främja utvecklingen och överföringen av teknologi och informationsutbyte med stater som begär tekniskt bistånd, i synnerhet till stater under utveckling, med avseende på genomförandet av åtgärder som uppfyller kraven i kapitel 4 och i synnerhet regel 19 stycke 4–6 i denna bilaga.

encouraged to provide incentives to ships rated as A or B.

Review

11 A review shall be completed by 1 January 2026 by the Organization to assess:

.1 the effectiveness of this regulation in reducing the carbon intensity of international shipping;.2 the need for reinforced corrective actions or other means of remedy, including possible additional EEXI requirements;

.3 the need for enhancement of the enforcement mechanism;

.4 the need for enhancement of the data collection system; and

.5 the revision of the Z factor and CII_R values.

If based on the review the Parties decide to adopt amendments to this regulation, such amendments shall be adopted and brought into force in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention.

Regulation 29

Promotion of technical cooperation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships

1 Administrations shall, in cooperation with the Organization and other international bodies, promote and provide support, as appropriate, directly or through the Organization to States that request technical assistance, especially developing States.

2 The Administration of a Party shall cooperate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States which request technical assistance, particularly developing States, in respect of the implementation of measures to fulfil the requirements of chapter 4 of this Annex, in particular regulations 19.4 to 19.6.

Chapter 5 - Verification of compliance with the provisions of this Annex

Kapitel 5 – Kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i denna bilaga

Regel 30

Tillämpningsområde

De fördragsslutande parterna tillämpar bestämmelserna i genomförandekoden när de uppfyller sina skyldigheter och ansvarsområden i denna bilaga.

Regel 31

Kontroll av efterlevnad

1 Varje fördragsslutande part ska genomgå periodiska revisioner utförda av organisationen i enlighet med revisionsstandarden för att kontrollera efterlevnaden och genomförandet av denna bilaga.

2 Organisationens generalsekreterare ansvarar för administrationen av revisionssystemet i enlighet med anvisningarna som utarbetats av organisationen.

3 Varje fördragsslutande part ansvarar för ett smidigt genomförande av revisionen och genomförandet av åtgärdsprogrammet för bearbetningen av resultaten i enlighet med anvisningarna som utarbetats av organisationen.

4 Auditeringen för alla fördragsslutande parter ska

.1 grunda sig på ett allmänt schema som utarbetats av organisationens generalsekreterare med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen, och

.2 utföras med jämna mellanrum med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.

Regulation 30

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 31

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 The audits of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Tillägg I

Formulär för internationellt luftskyddscertifikat (IAPP) (regel 8)

INTERNATIONELLT LUFTSKYDDSCERTIFIKAT

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1997 års protokoll för ändring av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i ändrad lydelse genom därtill hörande protokoll från år 1978 (nedan kallad ”konventionen”) av den bemyndigande regeringen i

.....
(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats

av

*(fullständigt namn på behörig person eller organisation som
bemyndigats enligt bestämmelserna i konventionen)*

Uppgifter om fartyget

Fartygets namn

Registreringsnummer eller signalbokstäver

IMO-nummer

Registreringshamn

Bruttodräktighet

HÄRMED INTYGAS

- 1 att fartyget har besiktats enligt regel 5 i bilaga VI till konventionen, och
- 2 att besiktningen visar att fartygets utrustning, anläggningar, arrangemang och material i alla avseenden uppfyller de tillämpliga kraven i bilaga VI till konventionen.

Detta certifikat är giltigt till den (dd/mm/åååå)

förutsatt att fartyget genomgår besiktningar i enlighet med regel 5 i bilaga VI till konventionen.

Datum för slutförande av besiktningen som ligger till grund för detta certifikat (dd/mm/åååå).....

Utfärdat i
(orten där certifikatet utfärdats)

Datum (dd/mm/åååå)
(datum för utfärdande)
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman för utfärdande av certifikatet)

(myndighetens sigill eller stämpel)

GODKÄNNANDE AV ÅRSBESIKTNINGAR OCH MELLANBESIKTNINGAR

HÄRMED INTYGAS att fartyget vid besiktningen som avses i regel 5 i bilaga VI till konventionen har konstaterats uppfylla de behöriga bestämmelserna i bilagan.

Årsbesiktning Underskrift
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)
Ort
Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning/Mellanbesiktning Underskrift
(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)
Ort
Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning/Mellanbesiktning Underskrift.....
*(underskrift av behörigen auktoriserad
tjänsteman)*

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

Årsbesiktning Underskrift

*(underskrift av behörigen auktoriserad
tjänsteman)*

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

ÅRSBESIKTNING/MELLANBESIKTNING ENLIGT
REGEL 9 STYCKE 8 PUNKT 3

HÄRMED INTYGAS att detta fartyg vid årsbesiktningen/mellanbesiktningen som avses i regel 9 stycke 8 punkt 3 i bilaga VI till konventionen har konstaterats uppfylla de behöriga bestämmelserna i bilagan.

Underskrift.....
*(underskrift av behörigen auktoriserad
tjänsteman)*

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

GODKÄNNANDE AV FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHET OM DET ÄR
I KRAFT UNDER FEM ÅR VID TILLÄMPNING AV REGEL 9 STYCKE 3

Fartyget uppfyller de behöriga bestämmelserna i bilagan och detta certifikat godkänns i
enlighet med regel 9 stycke 3 i bilaga VI till konventionen till den
(dd/mm/åååå).....

Underskrift
(underskrift av behörigen auktoriserad
tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

GODKÄNNANDE EFTER FÖRNYAD BESIKTNING VID TILLÄMPNING AV REGEL 9
STYCKE 4

Fartyget uppfyller de behöriga bestämmelserna i bilagan och detta certifikat godkänns i
enlighet med regel 9 stycke 4 i bilaga VI till konventionen till den
(dd/mm/åååå).....

Underskrift
(underskrift av behörigen auktoriserad
tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå).....

(myndighetens sigill eller stämpel)

GODKÄNNANDE AV FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHET TILLS
BESIKTNINGSHAMNEN NÅS ELLER TEMPORÄRT VID TILLÄMPNING

AV REGEL 9 STYCKE 5 ELLER 6

Detta certifikat godkänns i enlighet med regel 9 stycke 5 eller 6 i bilaga VI till konventionen till den (dd/mm/åååå).....

Underskrift

(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

GODKÄNNANDE AV FLYTT AV ÅRS DAGEN VID TILLÄMPNING
AV REGEL 9 STYCKE 8

I enlighet med regel 9 stycke 8 i bilaga VI till konventionen är den nya årsdagen (dd/mm/åååå).....

Underskrift

(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

I enlighet med regel 9 stycke 8 i bilaga VI till konventionen är den nya årsdagen (dd/mm/åååå).....

Underskrift

(underskrift av behörigen auktoriserad tjänsteman)

Ort

Datum (dd/mm/åååå)

(myndighetens sigill eller stämpel)

Appendix 1

Form of International Air Pollution Prevention (IAPP) Certificate (regulation 8)

INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by.....
*(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)*

Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters

IMO Number

Port of registry

Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention; and
- 2 That the survey shows that the equipment, systems, fittings, arrangements and materials fully comply with the applicable requirements of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy)
subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention.

Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy)

Issued at
(place of issue of Certificate)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue)

*(signature of duly authorized
official issuing the Certificate)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 5 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Annual survey

Signed
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)
(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate survey

Signed
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual/Intermediate survey Signed

(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey

Signed
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANNUAL/INTERMEDIATE SURVEY IN ACCORDANCE
WITH REGULATION 9.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate ^{Error! Bookmark not defined.} survey in accordance with regulation 9.8.3 of Annex VI of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of that Annex:

Signed
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS
THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION 9.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.3 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until

(dd/mm/yyyy)

Signed.....
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN
COMPLETED AND REGULATION 9.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Annex, and this Certificate shall, in accordance with regulation 9.4 of Annex VI of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed

(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE
UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE
WHERE REGULATION 9.5 OR 9.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 9.5 or 9.6 of Annex VI of the Convention,
be accepted as valid until (dd/mm/yyyy)

Signed
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ADVANCEMENT OF ANNIVERSARY DATE
WHERE REGULATION 9.8 APPLIES

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is
(dd/mm/yyyy)

Signed
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with regulation 9.8 of Annex VI of the Convention, the new anniversary date is
(dd/mm/yyyy)

Signed
(signature of duly authorized official)

Place

Date (dd/mm/yyyy)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

TILLÄGG TILL
INTERNATIONELLA LUFTSKYDDSCERTIFIKATET (IAPP-CERTIFIKATET)

REDOGÖRELSE FÖR KONSTRUKTION OCH UTRUSTNING

Anmärkningar

| | |
|---|--|
| 1 | Denna redogörelse bifogas permanent till IAPP-certifikatet. IAPP-certifikatet ska alltid finnas tillgängligt ombord på fartyget. |
| 2 | Redogörelsen utarbetas åtminstone på engelska, spanska eller franska. Om det utfärdande landets officiella språk också används har detta företräde vid tvist eller avvikelse. |
| 3 | Svaren införs i rutan antingen med ett kryss (x) för ”ja” eller ”tillämpas” eller streck (–) för ”nej” eller ”tillämpas inte”. |
| 4 | Om inget annat anges avser hänvisningarna till reglerna i denna redogörelse reglerna i bilaga VI till konventionen och hänvisningarna till resolutionerna och cirkulären avser Internationella sjöfartsorganisationens resolutioner och cirkulär |

- 1 Uppgifter om fartyget
 - 1.1 Fartygets namn
 - 1.2 IMO-nummer
 - 1.3 Datum för kölsträckning eller då fartyget var i motsvarande byggnadsstadium (dd/mm/åååå).....
 - 1.4 Längd (*L*) i meter
- 2 Kontroll av fartygens utsläpp
 - 2.1 *Ozonnedbrytande ämnen* (regel 12)
 - 2.1.1 Följande brandsläckningssystem och andra system och utrustning som innehåller andra ozonnedbrytande ämnen än klorfluorkolväten (HCFC-föreningar) och som installerats före den 19 maj 2005 kan fortfarande användas:

| System eller utrustning | Placering ombord | Ämne |
|-------------------------|------------------|------|
| | | |
| | | |
| | | |

- 2.1.2 Följande system som innehåller HCFC-föreningar som installerats före den 1 januari 2020 kan fortfarande användas:

| System eller utrustning | Placering ombord | Ämne |
|-------------------------|------------------|------|
| | | |

| | | |
|--|--|--|
| | | |
| | | |
| | | |

2.2 *Kväveoxider (NO_x)* (regel 13)

2.2.1 Följande marindieselmotorer som installerats på detta fartyg uppfyller kraven i regel 13:

| Tillämplig regel i bilaga VI till MARPOL-konventionen (NTC = NO _x -koden från år 2008) (GM = godkänd metod) | | Motor #1 | Motor #2 | Motor #3 | Motor #4 | Motor #5 |
|---|---|-------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | Tillverkare och modell | | | | | |
| 2 | Serienummer | | | | | |
| 3 | Användning (tillämpliga användningscykler – NTC 3.2) | | | | | |
| 4 | Uteffekt (kW) (NTC 1.3.11) | | | | | |
| 5 | Nominellt varvtal (rpm) (NTC 1.3.12) | | | | | |
| 6 | Identisk motor installerad $\geq 1/1/2000$ undantagen enligt regel 13.1.1.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | Installationsdatum för identisk motor (dd/mm/åååå) enligt regel 13.1.1.2 | | | | | |
| 8a | Väsentlig ombyggnad (dd/mm/åååå) | 13.2.1.1 & 13.2.2 | | | | |
| 8b | | 13.2.1.2 & 13.2.3 | | | | |
| 8c | | 13.2.1.3 & 13.2.3 | | | | |
| 9a | Nivå I | 13.3 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9b | | 13.2.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9c | | 13.2.3.1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9d | | 13.2.3.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9e | | 13.7.1.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10a | Nivå II | 13.4 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10b | | 13.2.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10c | | 13.2.2 (Nivå III inte möjlig) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10d | | 13.2.3.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | | | | | | | |
|-----|---|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 10e | | 13.5.2 (Undantag) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10f | | 13.7.1.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11a | NO _x -utsläppskontroll- områden inom nivå III | 13.5.1.1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11b | | 13.2.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11c | | 13.2.3.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11d | | 13.7.1.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12 | GM | installerad | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 | | inte tillgänglig på marknaden vid denna besiktning | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14 | | tillämpas inte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

2.3 *Svaveloxider (SO_x) och partiklar (regel 14)*

2.3.1 När fartyget trafikerar utanför ett utsläppskontrollområde som fastställs i regel 14 stycke 3 använder fartyget

.1 brännolja vars svavelhalt som registrerats i leveranssedeln för bränsle inte överskrider det tillämpliga gränsvärdet 0,50 % m/m,
och/eller.....

.2 ett motsvarande arrangemang som godkänts i enlighet med regel 4 stycke 1 som anges i stycke 2 punkt 6 och som är minst lika effektivt avseende minskningen av SO_x-utsläpp som en brännolja vars gränsvärde för svavelhalt är 0,50 % m/m.....

2.3.2 När fartyget trafikerar inom ett utsläppskontrollområde som fastställs i regel 14 stycke 3 använder fartyget

.1 brännolja vars svavelhalt som anges i leveranssedeln för bränsle inte överskrider det tillämpliga gränsvärdet 0,10 % m/m,
och/eller.....

.2 ett motsvarande arrangemang som godkänts i enlighet med regel 4 stycke 1 som anges i stycke 2 punkt 6 och som är minst lika effektivt avseende minskning av SO_x-utsläpp som en brännolja vars gränsvärde för svavelhalten är 0,10 % m/m.....

2.3.3 För fartyg utan ett motsvarande arrangemang som godkänts i enlighet med regel 4 stycke 1 och som anges i stycke 2 punkt 6, får den i leveranssedeln registrerade svavelhalten i brännoljan som transporteras för användning

- ombord på fartyget inte överstiga 0,50 %
m/m.....□
- 2.3.4 Fartyget är utrustat med utsedda provtagningspunkter i enlighet med regel 14 stycke 10 eller 11.....□
- 2.3.5 I enlighet med regel 14 stycke 12 ska kravet på att installera eller utse en provtagningspunkt/punkter enligt regel 14 stycke 10 eller 11 inte tillämpas på bränslematningssystem för bränsle med låg flampunkt som är avsedda att förbrännas ombord på fartyget för framdrivning eller användning.....□
- 2.4 *Flyktiga organiska föreningar (VOC) (regel 15)*
- 2.4.1 Tankfartyget har ett installerat uppsamlingsystem för ångutsläpp som är godkänt i enlighet med MSC/Circ.585.....□
- 2.4.2.1 Ett tankfartyg som transporterar råolja har en godkänd VOC-hanteringsplan.....□
- 2.4.2.2 Godkännandereferens för VOC-hanteringsplanen
- 2.5 *Avfallsförbränning på fartyg (regel 16)*
- Fartyget har en avfallsförbränningsugn
- .1 som installerats den 1 januari 2000 eller senare och som uppfyller
- .1 resolution MEPC.76(40), i ändrad lydelse.....□
- .2 resolution MEPC.244(66).....□
- .2 som installerats före den 1 januari 2000 och som uppfyller
- .1 resolution MEPC.59(33), i ändrad lydelse.....□
- .2 resolution MEPC.76(40), i ändrad lydelse.....□
- 2.2 *Likvärdighet (regel 4)*
- Fartyget har tillstånd att använda följande tillbehör, material, utrustning eller apparater för installation ombord på fartyget eller andra förfaranden, alternativa brännoljor eller metoder för att uppfylla kraven i denna bilaga:

| System eller utrustning | Likvärdigt system eller utrustning som använts | Godkännandereferens |
|-------------------------|--|---------------------|
| | | |
| | | |
| | | |

HÄRMED INTYGAS att denna redogörelse till alla delar är riktig.

Utfärdad i.....

(ort för utfärdande av redogörelsen)

Datum (dd/mm/åååå).....

(datum för utfärdande)

.....

*(underskrift av tjänsteman behörig
auktoriserad för utfärdande
av redogörelsen)*

(myndighetens sigill eller stämpel)

SUPPLEMENT TO
INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (IAPP
CERTIFICATE)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT

Notes

| | |
|---|--|
| 1 | This Record shall be permanently attached to the IAPP Certificate. The IAPP Certificate shall be available on board the ship at all times. |
| 2 | The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy. |
| 3 | Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate. |
| 4 | Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex VI of the Convention and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization. |

- 1 Particulars of ship
 - 1.1 Name of ship
 - 1.2 IMO Number
 - 1.3 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction (dd/mm/yyyy)
 - 1.4 Length (*L*) metres
- 2 Control of emissions from ships
 - 2.1 *Ozone-depleting substances* (regulation 12)
 - 2.1.1 The following fire-extinguishing systems, other systems and equipment containing ozone-depleting substances, other than hydrochlorofluorocarbons (HCFCs), installed before 19 May 2005 may continue in service:

| System or equipment | Location on board | Substance |
|---------------------|-------------------|-----------|
| | | |
| | | |
| | | |

- 2.1.2 The following systems containing HCFCs installed before 1 January 2020 may continue in service:

| System or equipment | Location on board | Substance |
|---------------------|-------------------|-----------|
| | | |
| | | |
| | | |

2.2 *Nitrogen oxides (NOx) (regulation 13)*

2.2.1 The following marine diesel engines installed on this ship are in accordance with the requirements of regulation 13, as indicated:

| Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NOx Technical Code 2008) (AM = approved method) | | Engine #1 | Engine #2 | Engine #3 | Engine #4 | Engine #5 |
|---|---|--------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | Manufacturer and model | | | | | |
| 2 | Serial number | | | | | |
| 3 | Use (applicable application cycle(s) - NTC 3.2) | | | | | |
| 4 | Rated power (kW) (NTC 1.3.11) | | | | | |
| 5 | Rated speed (rpm) (NTC 1.3.12) | | | | | |
| 6 | Identical engine installed \geq 1/1/2000 exempted by 13.1.1.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | Identical engine installation date (dd/mm/yyyy) as per 13.1.1.2 | | | | | |
| 8a | Major conversion (dd/mm/yyyy) | 13.2.1.1 & 13.2.2 | | | | |
| 8b | | 13.2.1.2 & 13.2.3 | | | | |
| 8c | | 13.2.1.3 & 13.2.3 | | | | |
| 9a | Tier I | 13.3 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9b | | 13.2.2 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9c | | 13.2.3.1 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9d | | 13.2.3.2 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9e | | 13.7.1.2 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10a | Tier II | 13.4 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10b | | 13.2.2 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10c | | 13.2.2 (Tier III not possible) | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10d | | 13.2.3.2 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10e | | 13.5.2 (Exemptions) | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10f | | 13.7.1.2 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11a | NO _x Tier III Emission Control Areas | 13.5.1.1 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11b | | 13.2.2 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11c | | 13.2.3.2 | | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NOx Technical Code 2008) (AM = approved method) | | | Engine #1 | Engine #2 | Engine #3 | Engine #4 | Engine #5 |
|---|----|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 11d | | 13.7.1.2 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12 | AM | installed | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 | | not commercially available at this survey | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14 | | not applicable | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

- 2.3 *Sulphur oxides (SOx) and particulate matter (regulation 14)*
- 2.3.1 When the ship operates outside of an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:
- .1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.50% m/m, and/or
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.50% m/m
- 2.3.2 When the ship operates inside an emission control area specified in regulation 14.3, the ship uses:
- .1 fuel oil with a sulphur content as documented by bunker delivery notes that does not exceed the limit value of 0.10% m/m, and/or
- .2 an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6 that is at least as effective in terms of SO_x emission reductions as compared to using a fuel oil with a sulphur content limit value of 0.10% m/m
- 2.3.3 For a ship without an equivalent arrangement approved in accordance with regulation 4.1 as listed in paragraph 2.6, the sulphur content of fuel oil carried for use on board the ship shall not exceed 0.50% m/m as documented by bunker delivery notes
- 2.3.4 The ship is fitted with designated sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11
- 2.3.5 In accordance with regulation 14.12, the requirement for fitting or designating sampling point(s) in accordance with regulation 14.10 or 14.11 is not applicable for a fuel oil service system for a low-flashpoint fuel for combustion purposes for propulsion or operation on board the ship
- 2.4 *Volatile organic compounds (VOCs) (regulation 15)*

2.4.1 The tanker has a vapour collection system installed and approved in accordance with MSC/Circ.585

.....

2.4.2.1 For a tanker carrying crude oil, there is an approved VOC management plan

.....

2.4.2.2 VOC management plan approval reference

2.5 *Shipboard incineration* (regulation 16)

The ship has an incinerator:

.1 installed on or after 1 January 2000 that complies with:

.1 resolution MEPC.76(40), as amended.....

.2 resolution MEPC.244(66)

.2 installed before 1 January 2000 that complies with:

.1 resolution MEPC.59(33), as amended

.2 resolution MEPC.76(40), as amended

2.2 *Equivalent*s (regulation 4)

The ship has been allowed to use the following fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship or other procedures, alternative fuel oils, or compliance methods used as an alternative to that required by this Annex:

| System or equipment | Equivalent used | Approval reference |
|---------------------|-----------------|--------------------|
| | | |
| | | |
| | | |

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at

(place of issue of the Record)

Date (dd/mm/yyyy)

(date of issue)

.....
(signature of du/y authorized official issuing the Record)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Tillägg II

Testcykler och viktningsfaktorer (regel 13)

Följande testcykler och viktningsfaktorer ska tillämpas vid kontroll av huruvida utsläppet av kväveoxider ligger under de tillämpliga gränsvärdena för marindieselmotorer i enlighet med regel 13 i denna bilaga genom att använda de testmetoder och uträkningssätt som definieras i den år 2008 reviderade NO_x-koden.

- .1 Testcykel E2 tillämpas på marindieselmotorer med konstant varvtal och som används som huvudmotor, inklusive dieselmotorer för dieselektriska maskinerier.
- .2 Testcykel E2 tillämpas på propellermaskinerier utrustade med propellrar med kontrollerbar stigning.
- .3 Testcykel E3 tillämpas på huvud- och hjälpmotorer vilkas belastning är beroende av propellerns varvtal.
- .4 Testcykel D2 tillämpas på hjälpmotorer med konstant varvtal.
- .5 Testcykel C1 tillämpas på de hjälpmotorer med varierande varvtal och varierande last som inte ingår i punkterna ovan.

Testcykel för *huvudmotorer med konstant varvtal*

(inklusive dieselmotorer för dieselektriska maskinerier och propellermaskinerier med ställbar stigning)

| | | | | | |
|--------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|
| Testcykeltyp E2 | Varvtal | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | Effekt | 100 % | 75 % | 50 % | 25 % |
| | Viktningsfaktor | 0,2 | 0,5 | 0,15 | 0,15 |

Testcykel för *huvud- och hjälpmotorer vilkas belastning är beroende av propellerns varvtal*

| | | | | | |
|--------------------|-----------------|-------|------|------|------|
| Testcykeltyp E3 | Varvtal | 100 % | 91 % | 80 % | 63 % |
| | Effekt | 100 % | 75 % | 50 % | 25 % |
| | Viktningsfaktor | 0,2 | 0,5 | 0,15 | 0,15 |

Testcykel för *hjälpmotorer med konstant varvtal*

| | | | | | | |
|--------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Testcykeltyp D2 | Varvtal | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | Effekt | 100 % | 75 % | 50 % | 25 % | 10 % |
| | Viktningsfaktor | 0,05 | 0,25 | 0,3 | 0,3 | 0,1 |

Testcykel för *hjälpmotorer med varierande varvtal och varierande belastning*

| | | | | | | | | | |
|--------------------|-----------------|-------------------|------|------|------|--------|------|------|---------|
| Testcykeltyp C1 | Varvtal | Nominellt varvtal | | | | Mellan | | | Tomgång |
| | Vridmoment | 100 % | 75 % | 50 % | 10 % | 100 % | 75 % | 50 % | 0 % |
| | Viktningsfaktor | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,15 |

Om ett certifikat ska utfärdas för motorn i enlighet med regel 13 stycke 5 punkt 1 1) får det fastställda utsläppet vid respektive driftläge inte överskrida det tillämpliga gränsvärdet för NO_x-utsläpp med mer än 50 procent, utom i följande fall:

- .1 Läget 10 % i testcykel D2.
- .2 Läget 10 % i testcykel C1.
- .3 Tomgång i testcykel C1.

Appendix II

Test cycles and weighting factors (regulation 13)

The following test cycles and weighting factors shall be applied for verification of compliance of marine diesel engines with the applicable NO_x limit in accordance with regulation 13 of this Annex using the test procedure and calculation method as specified in the revised NO_x Technical Code 2008.

- .1 For constant-speed marine engines for ship main propulsion, including diesel-electric drive, test cycle E2 shall be applied.
- .2 For controllable-pitch propeller sets test cycle E2 shall be applied.
- .3 For propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engines the test cycle E3 shall be applied.
- .4 For constant-speed auxiliary engines test cycle D2 shall be applied.
- .5 For variable-speed, variable-load auxiliary engines, not included above, test cycle C1 shall be applied.

Test cycle for *constant-speed main propulsion* application
(including diesel-electric drive and all controllable-pitch propeller installations)

| | | | | | |
|-----------------------|------------------|------|------|------|------|
| Test cycle type E2 | Speed | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Power | 100% | 75% | 50% | 25% |
| | Weighting factor | 0.2 | 0.5 | 0.15 | 0.15 |

Test cycle for *propeller-law-operated main and propeller-law-operated auxiliary engine* application

| | | | | | |
|-----------------------|------------------|------|-----|------|------|
| Test cycle type E3 | Speed | 100% | 91% | 80% | 63% |
| | Power | 100% | 75% | 50% | 25% |
| | Weighting factor | 0.2 | 0.5 | 0.15 | 0.15 |

Test cycle for *constant-speed auxiliary engine* application

| | | | | | | |
|-----------------------|------------------|------|------|------|------|------|
| Test cycle type D2 | Speed | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Power | 100% | 75% | 50% | 25% | 10% |
| | Weighting factor | 0.05 | 0.25 | 0.3 | 0.3 | 0.1 |

Test cycle for *variable-speed and variable-load auxiliary engine* application

| | | | | | | | | | |
|-----------------------|------------------|-------|------|------|-----|--------------|-----|-----|------|
| Test cycle type C1 | Speed | Rated | | | | Intermediate | | | Idle |
| | Torque | 100% | 75% | 50% | 10% | 100% | 75% | 50% | 0% |
| | Weighting factor | 0.15 | 0.15 | 0.15 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.15 |

In the case of an engine to be certified in accordance with paragraph 5.1.1 of regulation 13, the specific emission at each individual mode point shall not exceed the applicable NO_x emission limit value by more than 50% except as follows:

- .1 The 10% mode point in the D2 test cycle.

- .2 The 10% mode point in the C1 test cycle.
- .3 The idle mode point in the C1 test cycle.

Tillägg III

Kriterier och förfaranden för fastställande av utsläppskontrollområden (regel 13 stycke 6 och regel 14 stycke 3)

- 1 **Syfte**
 - 1.1 Syftet med detta tillägg är att tillhandahålla de fördragsslutande parterna kriterier och förfaranden med stöd av vilka de kan lägga fram förslag för att fastställa utsläppskontrollområden och att ange faktorer som ska beaktas när organisationen bedömer sådana förslag.
 - 1.2 Utsläpp av NO_x, SO_x och partiklar från oceangående fartyg ökar halterna av luftföroreningar i städer och kustområden i hela världen. Luftföroreningarnas skadliga konsekvenser för folkhälsan och miljön är bland annat för tidig dödlighet, hjärt- och lungsjukdomar, lungcancer, kroniska sjukdomar i andningsorganen, försurning och övergödning.
 - 1.3 Organisationen överväger godkännandet av ett utsläppskontrollområde om förslaget stöds av ett påvisat behov att förhindra, minska och kontrollera fartygens utsläpp av NO_x eller SO_x och partiklar eller alla dessa tre utsläppstyper (nedan utsläpp).
- 2 **Förfarande för fastställande av utsläppskontrollområden**
 - 2.1 Förslag till organisationen om fastställande av ett utsläppskontrollområde för NO_x eller SO_x och partiklar eller alla tre utsläppstyper kan endast lämnas av fördragsslutande parter. När två eller flera fördragsslutande parter har gemensamma intressen inom ett visst område ska de lämna ett gemensamt förslag.
 - 2.2 Förslaget om att fastställa ett visst område som utsläppskontrollområde ska lämnas till organisationen i enlighet med organisationens regler och förfaranden.
- 3 **Kriterier för fastställande av utsläppskontrollområden**
 - 3.1 Förslaget ska innefatta
 - .1 en klar avgränsning av det föreslagna tillämpningsområdet och en referens karta där området märkts ut,
 - .2 typ/typer av utsläpp som föreslås omfattas av kontrollen (dvs. NO_x eller SO_x och partiklar eller alla tre utsläppstyper),
 - .3 beskrivning av befolkningen och miljön som hotas av konsekvenser från utsläppen från fartyg,
 - .4 en bedömning att utsläppen från fartyg som trafikerar inom det föreslagna området ökar halten av luftföroreningar eller har skadliga konsekvenser för miljön. Bedömningen ska innefatta en beskrivning av de relevanta utsläppens inverkan på människors hälsa och miljön, såsom skadliga konsekvenser för land- och vattenecosystem, områden med naturproduktion, kritiska livsmiljöer, vattens kvalitet, människors hälsa och vid behov områden av kulturell eller vetenskaplig betydelse. Relevant källhänvisning och metoder som använts ska anges,
 - .5 relevant information avseende klimatförhållandena inom det föreslagna tillämpningsområdet och för de hotade befolkningarna och havsområdena, särskilt avseende dominerande vindriktningar eller topografiska, geologiska, ocea

nografiska, morfologiska eller andra förhållanden som kan öka halterna av luft föroreningar eller de skadliga miljökonsekvenserna,

.6 fartygstrafikens karaktär inom det föreslagna utsläppskontrollområdet, inklusive trafikens riktningar och täthet,

.7 en beskrivning av de kontrollåtgärder som den fördragsslutande parten eller de fördragsslutande parterna som lagt fram förslaget har vidtagit mot de land baserade utsläppen av NO_x, SO_x och partiklar som inverkar på befolkningar och miljöområden i riskzonen samtidigt som man överväger åtgärder som bör vidtas enligt bestämmelserna i regel 13 och 14 i bilaga VI till denna konvention, och

.8 de relativa kostnaderna för minskning av utsläpp från fartyg jämfört med kontrollen på land samt kostnadernas ekonomiska konsekvenser för den internationella handelssjöfarten.

- 3.2 De geografiska gränserna för ett utsläppskontrollområde grundar sig på de relevanta kriterierna som beskrivs ovan, inklusive utsläpp och fällning från fartyg som navigerar inom det föreslagna området, trafikens riktningar och täthet samt vindförhållanden.

4 Organisationens förfarande för bedömning och godkännande av utsläppskontrollområden

- 4.1 Organisationen behandlar alla förslag som en eller flera fördragsslutande parter lämnar in.
- 4.2 Vid bedömning av förslaget beaktar organisationen de kriterier som ska inkluderas i varje förslag enligt avsnitt 3 ovan.
- 4.3 Ett utsläppskontrollområde fastställs genom en ändring av denna bilaga och ändringen handläggs, godkänns och sätts i kraft i enlighet med artikel 16 i denna konvention.

5 Utsläppsområdenas verksamhet

- 5.1 Fördragsslutande parter som har fartyg som trafikerar inom området uppmanas framföra eventuella problem avseende verksamheten i området till organisationen.

Appendix III

Criteria and procedures for the designation of emission control areas (regulations 13.6 and 14.3)

- 1 **Objectives**
 - 1.1 The purpose of this appendix is to provide Parties with the criteria and procedures for formulating and submitting proposals for the designation of emission control areas and to set forth the factors to be considered in the assessment of such proposals by the Organization.
 - 1.2 Emissions of NO_x, SO_x and particulate matter from ocean-going ships contribute to ambient concentrations of air pollution in cities and coastal areas around the world. Adverse public health and environmental effects associated with air pollution include premature mortality, cardiopulmonary disease, lung cancer, chronic respiratory ailments, acidification and eutrophication.
 - 1.3 An emission control area should be considered for adoption by the Organization if supported by a demonstrated need to prevent, reduce and control emissions of NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions (hereinafter emissions) from ships.
- 2 **Process for the designation of emission control areas**
 - 2.1 A proposal to the Organization for the designation of an emission control area for NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions may be submitted only by Parties. Where two or more Parties have a common interest in a particular area, they should formulate a coordinated proposal.
 - 2.2 A proposal to designate a given area as an emission control area should be submitted to the Organization in accordance with the rules and procedures established by the Organization.
- 3 **Criteria for designation of an emission control area**
 - 3.1 The proposal shall include:
 - .1 a clear delineation of the proposed area of application, along with a reference chart on which the area is marked;
 - .2 the type or types of emission(s) that is or are being proposed for control (i.e. NO_x or SO_x and particulate matter or all three types of emissions);
 - .3 a description of the human populations and environmental areas at risk from the impacts of ship emissions;
 - .4 an assessment that emissions from ships operating in the proposed area of application are contributing to ambient concentrations of air pollution or to adverse environmental impacts. Such assessment shall include a description of the impacts of the relevant emissions on human health and the environment, such as adverse impacts on terrestrial and aquatic ecosystems, areas of natural productivity, critical habitats, water quality, human health, and areas of cultural and scientific significance, if applicable. The sources of relevant data including methodologies used shall be identified;
 - .5 relevant information, pertaining to the meteorological conditions in the proposed area of application, to the human populations and environmental areas at risk, in particular prevailing wind patterns, or to topographical,

geological, oceanographic, morphological or other conditions that contribute to ambient concentrations of air pollution or adverse environmental impacts;

.6 the nature of the ship traffic in the proposed emission control area, including the patterns and density of such traffic;

.7 a description of the control measures taken by the proposing Party or Parties addressing land-based sources of NO_x, SO_x and particulate matter emissions affecting the human populations and environmental areas at risk that are in place and operating concurrently with the consideration of measures to be adopted in relation to provisions of regulations 13 and 14 of Annex VI; and

.8 the relative costs of reducing emissions from ships when compared with landbased controls, and the economic impacts on shipping engaged in international trade.

3.2 The geographical limits of an emission control area will be based on the relevant criteria outlined above, including emissions and deposition from ships navigating in the proposed area, traffic patterns and density, and wind conditions.

4 **Procedures for the assessment and adoption of emission control areas by the Organization**

4.1 The Organization shall consider each proposal submitted to it by a Party or Parties.

4.2 In assessing the proposal, the Organization shall take into account the criteria that are to be included in each proposal for adoption as set forth in section 3 above.

4.3 An emission control area shall be designated by means of an amendment to this Annex, considered, adopted and brought into force in accordance with article 16 of the present Convention.

5 **Operation of emission control areas**

5.1 Parties that have ships navigating in the area are encouraged to bring to the Organization any concerns regarding the operation of the area.

Tillägg IV

Typgodkännande av fartygs avfallsförbränningsugnar och verksamhetsbegränsningar (regel 16)

1 Alla avfallsförbränningsugnar på fartyg som beskrivs i regel 16 stycke 6 punkt 1 i bilaga VI till konventionen ska ha IMO:s typgodkännandecertifikat. För att erhålla ett sådant certifikat ska avfallsförbränningsugnen vara konstruerad och byggd enligt godkänd standard som beskrivs i regel 16 stycke 6 punkt 1. Varje modell ska genomgå ett specificerat typgodkännandetest på fabriken eller vid en godkänd testinstitution på administrationens ansvar så att följande standardspecifikationer för bränsle/avfall används i typgodkännandetesten för att fastställa om avfallsförbränningsugnen fungerar inom de gränser som definieras i stycke 2 i detta tillägg:

Sludgeolja som innehåller: 75 % sludgeolja från tung brännolja,
5 % spillsmörjolja, och
20 % emulgerat vatten.

Fast avfall som innehåller: 50 % livsmedelsavfall,
50 % sopor som innehåller:
ca 30 % papper,
ca 40 % kartong,
ca 10 % trasor,
ca 20 % plast.

Blandningen har högst 50 % fukt och 7 %
obrännbart fast avfall.

2 Avfallsförbränningsugnar som beskrivs i regel 16 stycke 6 punkt 1 i bilaga VI till konventionen drivs inom följande gränser:

O₂ i förbränningskammare: 6–12 %

Rökgasernas CO-halt i genomsnitt högst: 200 mg/MJ

Sottal i genomsnitt högst: Bacharach 3 eller Ringelmann 1
(ogenomskinlighet 20 %) (ett högre sotal
är endast godtagbart under mycket korta perioder,
såsom vid start)

Obrända komponenter i askavfall: Högst 10 % av vikten

Rökgasens utgångstemperaturområde i
förbränningskammaren: 850–1200 °C

Appendix IV

Type approval and operating limits for shipboard incinerators (regulation 16)

1 Shipboard incinerators described in regulation 16.6.1 shall possess an IMO Type Approval Certificate for each incinerator. In order to obtain such certificate, the incinerator shall be designed and built to an approved standard as described in regulation 16.6.1. Each model shall be subject to a specified type approval test operation at the factory or an approved test facility, and under the responsibility of the Administration, using the following standard fuel/waste specification for the type approval test for determining whether the incinerator operates within the limits specified in paragraph 2 of this appendix:

Sludge oil consisting of: 75% sludge oil from heavy fuel oil (HFO);
5% waste lubricating oil; and
20% 'emulsified water.

Solid waste consisting of: 50% food waste;
50% rubbish containing:
approx. 30% paper,
“ 40% cardboard,
“ 10% rags,
“ 20% plastic.

The mixture will have up to 50% moisture and 7% incombustible solids.

2 Incinerators described in regulation 16.6.1 shall operate within the following limits:

O₂ in combustion chamber: 6-12%

CO in flue gas maximum average: 200 mg/MJ

Soot number maximum average: Bacharach 3 or Ringelmann 1 (20% opacity) (a higher soot number is acceptable only during very short periods such as starting up)

Unburned components in ash residues: Maximum 10% by weight

Combustion chamber flue gas outlet temperature range: 850-1200°C

Tillägg V

Information som ska inkluderas i leveranssedeln för bränsle (regel 18 stycke 5)

- 1 Det mottagande fartygets namn och IMO-nummer
- 2 Hamn
- 3 Datum då leveransen inleddes
- 4 Namn, adress och telefonnummer till leverantören av fartygsbrännoljan
- 5 Produktnamn
- 6 Mängd i ton
- 7 Densitet vid temperatur på 15 °C (kg/m³)
- 8 Svavelhalt (% m/m)
- 9 Anmälan som undertecknats och certifierats av representanten för leverantören av brännoljan om att den levererade brännoljan uppfyller kraven i regel 18 stycke 3 i denna bilaga och att svavelhalten i den levererade brännoljan inte överstiger:

- gränsvärdet som anges i regel 14 stycke 1 i denna bilaga,
- gränsvärdet som anges i regel 14 stycke 4 i denna bilaga, eller
- köparens specificerade gränsvärde (% m/m) som representanten för leverantören av brännoljan har fyllt i på grundval av köparens anmälan enligt vilken brännolja

.1 är avsedd att användas i kombination med motsvarande förfarande för att uppfylla kraven i enlighet med regel 4 i denna bilaga, eller

.2 omfattas av ett relevant undantag som tillåter fartyget att utföra försök för att minska utsläpp av svaveloxider och forska i kontrollteknologi i enlighet med regel 3 stycke 2 i denna bilaga.

Representanten för leverantören av brännoljan fyller i anmälan genom att kryssa i relevant ruta/relevanta rutor med ett kryss (x).

Appendix V

Information to be included in the bunker delivery note (regulation 18.5)

- 1 Name and IMO Number of receiving ship
- 2 Port
- 3 Date of commencement of delivery
- 4 Name, address and telephone number of marine fuel oil supplier
- 5 Product name(s)
- 6 Quantity in metric tonnes
- 7 Density at 15°C (kg/m³)
- 8 Sulphur content (% m/m)
- 9 A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with regulation 18.3 of this Annex and that the sulphur content of the fuel oil supplied does not exceed:

- the limit value given by regulation 14.1 of this Annex;
- the limit value given by regulation 14.4 of this Annex; or
- the purchaser's specified limit value of(% m/m), as completed by the fuel oil supplier's representative and on the basis of the purchaser's notification that the fuel oil:

.1 is intended to be used in combination with an equivalent means of compliance in accordance with regulation 4 of this Annex; or

.2 is subject to a relevant exemption for a ship to conduct trials for sulphur oxides emission reduction and control technology research in accordance with regulation 3.2 of this Annex.

The declaration shall be completed by the fuel oil supplier's representative by marking the applicable box(es) with a cross (x).

Tillägg VI

Kontrollförfarande för brännoljeprov enligt bilaga VI till MARPOPL-konventionen (regel 18 stycke 8 punkt 2 eller regel 14 stycke 8)

Följande kontrollförfarande tillämpas för att fastställa om brännoljan som levereras till, används eller transporteras för användning ombord på fartyg iakttar gränserna för svavelhalt enligt regel 14 i denna bilaga.

Detta tillägg hänvisar till följande representativa brännoljeprov enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen:

Del 1 – prov av levererad brännolja i enlighet med regel 18 stycke 8 punkt 1, nedan ”MARPOL-prov”, enligt definitionen i regel 2 stycke 1 punkt 22.

Del 2 – prov av brännolja i användning som är avsedd att användas eller transporteras för användning ombord i enlighet med regel 14 stycke 8, nedan ”driftprov” enligt definitionen i regel 2 stycke 1 punkt 16 och ”ombordprov” enligt definitionen i regel 2 stycke 1 punkt 24.

Del 1 – MARPOL-prov

- 1 *Allmänna krav*
- 1.1 Ett representativt brännoljeprov enligt regel 18 stycke 8 punkt 1 (nedan ’MARPOL-prov’) används för att kontrollera svavelhalten i brännoljan som levereras till fartyget.
- 1.2 Den fördragsslutande parten administrerar kontrollförfarandet via sin behöriga myndighet.
- 1.3 Laboratoriet som ansvarar för testförfarandet av svavelhalten enligt denna bilaga ska ha en giltig ackreditering för att utföra testmetoden som används.
- 2 *Kontrollförfarandet del 1*
- 2.1 MARPOL-provet lämnas av den behöriga myndigheten till laboratoriet.
- 2.2 Laboratoriet
 - .1 registrerar sigillet nummer och provanteckningarna i testdagboken,
 - .2 registrerar provsigillet skick vid mottagandet i testdagboken, och
 - .3 avvisar prov med brutet sigill före mottagandet och registrerar avslaget i testdagboken.
- 2.3 Om sigillet på det mottagna provet inte är brutet genomför laboratoriet kontrollförfarandet och
 - .1 öppnar provets sigill,
 - .2 försäkrar sig om att provet är fullständigt homogent,
 - .3 tar två underprov av provet, och
 - .4 förseglar provet på nytt och registrerar uppgifterna om det nya sigillet i testdagboken.
- 2.4 De två underproven testas efter varandra i enlighet med testmetoden som specificeras i regel 2 stycke 1 punkt 30 i denna bilaga. I kontrollförfarandet för del 1 hänvisar man till resultatet av testanalyserna med 1A och ”1B”:
 - .1 resultaten 1A och 1B registreras i testdagboken i enlighet med testmetodens krav, och
 - .2 om resultaten 1A och 1B är inom testmetodens repeterbarhetsgräns (r) ska resultaten anses vara giltiga, eller

- .3 om resultaten 1A och 1B inte är inom testmetodens repeterbarhetsgräns (r) förkastas båda resultaten och laboratoriet tar och analyserar två nya underprov. Provflaskan förseglas på nytt i enlighet med stycke 2 punkt 3 4) då de nya underproven tagits.
- .4 om repeterbarheten mellan 1A och 1B misslyckas två gånger ska laboratoriet utreda orsaken till misslyckandet och rätta till den före nya test av provet utförs. Då repeterbarhetsproblemet har lösts tas två nya underprov i enlighet med stycke 2 punkt 3. Provet förseglas på nytt i enlighet med stycke 2 punkt 3 4) då de nya underproven tagits.
- 2.5 Om testresultaten 1A och 1B är giltiga beräknas medelvärdet av dessa två resultat. För att hänvisa till medelvärdet används bokstaven X och medelvärdet registreras i testdagboken:
- .1 om resultatet X är högst det gränsvärde som tillämpas enligt regel 14 ska brännoljan anses uppfylla kraven, eller
- .2 om resultat X överskrider gränsvärdet som tillämpas enligt regel 14 anses brännoljan inte uppfylla kraven.

Tabell 1: Sammanfattning av del 1 – förfarandet för MARPOL-prov

| På grundval av testmetoden som avses i regel 2 stycke 1 punkt 30 i denna bilaga | | |
|---|----------------------------|-------------------------|
| Tillämpligt gränsvärde % m/m: V | Resultat 2.5.1: $X \leq V$ | Resultat 2.5.2: $X > V$ |
| 0,10 | Uppfyllde kravet | Uppfyllde inte kravet |
| 0,50 | | |
| Resultatet angivet med 2 decimaler | | |

- 2.6 De slutliga resultaten från detta kontrollförfarande bedöms av en behörig myndighet.
- 2.7 Laboratoriet ger en kopia av testdagboken till den behöriga myndigheten som sköter kontrollförfarandet.

Del 2 – Driftprov och ombordprov

- 3 *Allmänna krav*
- 3.1 Vid behov används ett driftprov eller ombordprov för att kontrollera svavelhalten i brännoljan som representeras av brännoljeprovet i fråga vid provtagningspunkten.
- 3.2 Den fördragsslutande parten administrerar kontrollförfarandet via sin behöriga myndighet.
- 3.3 Laboratoriet som ansvarar för testförfarandet av svavelhalten enligt denna bilaga ska ha en giltig ackreditering för att utföra testmetoden som används.
- 4 *Kontrollförfarandet del 2*
- 4.1 Driftprovet eller ombordprovet lämnas av den behöriga myndigheten till laboratoriet.
- 4.2 Laboratoriet
- .1 registrerar sigillets nummer och provanteckningarna i testdagboken,

- .2 registrerar provsigillets skick vid mottagandet i testdagboken, och
 - .3 avvisar prov med brutet sigill före mottagandet och registrerar avslaget i testdagboken.
- 4.3 Om sigillet på det mottagna provet inte är brutet genomför laboratoriet kontrollförfarandet och
- .1 öppnar provets sigill,
 - .2 försäkrar sig om att provet är fullständigt homogent,
 - .3 tar två underprov av provet, och
 - .4 förseglar provet på nytt och registrerar uppgifterna om det nya sigillet i testdagboken.
- 4.4 De två underproven testas efter varandra i enlighet med testmetoden som specificeras i regel 2 stycke 1 punkt 30 i denna bilaga. I kontrollförfarandet i del 2 hänvisar man till de erhållna resultaten med 2A och 2B:
- .1 resultaten 2A och 2B registreras i testdagboken i enlighet med testmetodens krav, och
 - .2 om resultaten 2A och 2B är inom testmetodens repeterbarhetsgräns (r) ska resultaten anses vara giltiga, eller
 - .3 om resultaten 2A och 2B inte är inom testmetodens repeterbarhetsgräns (r) förkastas båda resultaten och laboratoriet tar och analyserar två nya underprov. Provfaskan förseglas på nytt i enlighet med stycke 4 punkt 3 4) då de nya underproven tagits, och
 - .4 om repeterbarheten mellan 2A och 2B misslyckas två gånger ska laboratoriet utreda orsaken till misslyckandet och rätta till den före nya test av provet utförs. Då problemet avseende repeterbarheten har lösts tas två nya underprov i enlighet med stycke 4 punkt 3. Provet förseglas på nytt i enlighet med stycke 4 punkt 3 4) då de nya underproverna tagits.
- 4.5 Om testresultaten 2A och 2B är giltiga beräknas medelvärdet av dessa två resultat. För att hänvisa till medelvärdet används bokstaven Z och medelvärdet registreras i testdagboken:
- .1 om Z är högst det gränsvärde som tillämpas enligt regel 14 anses svavelhalten i brännoljan som representeras i det testade provet uppfylla kraven,
 - .2 om Z överskrider gränsvärdet som tillämpas enligt regel 14 men är högst lika stort som det tillämpliga gränsvärdet $+0,59 R$ (där R avser testmetodens repeterbarhet), anses svavelhalten i brännoljan som representeras i det testade provet uppfylla kraven, eller
 - .3 om Z överskrider det tillämpliga gränsvärdet $+0,59 R$ enligt regel 14 anses svavelhalten i brännoljan som representeras i det testade provet inte uppfylla kraven.

Tabell 2: Sammanfattning av förfarandet för driftprov och ombordprov

| På grundval av testmetoden som avses i regel 2 stycke 1 punkt 30 i denna bilaga | | | | |
|---|--------------------------------|----------------------------|--|-------------------------------|
| Tillämpligt gränsvärde % m/m: V | Testets marginalvärde: W | Resultat 4.5.1: $Z \leq V$ | Resultat 4.5.2: $V < Z$ $\leq W$ | Resultat 4.5.3: $Z >$ W |
| 0,10 | 0,11 | Uppfyllde kravet | Uppfyllde kravet | Uppfyllde inte kravet |
| 0,50 | 0,53 | | | |
| Resultat Z angivet med 2 decimaler | | | | |

- 4.6 De slutliga resultaten från detta kontrollförfarande bedöms av en behörig myndighet.
- 4.7 Laboratoriet ger en kopia av testdagboken till den behöriga myndigheten som sköter kontrollförfarandet.

Appendix VI

Verification procedures for a MARPOL Annex VI fuel oil sample (regulation 18.8.2 or regulation 14.8)

The following relevant verification procedure shall be used to determine whether the fuel oil delivered to, in use or carried for use on board a ship has met the applicable sulphur limit of regulation 14 of this Annex.

This appendix refers to the following representative MARPOL Annex VI fuel oil samples:

Part 1 - sample of fuel oil delivered in accordance with regulation 18.8.1, hereafter referred to as the "MARPOL delivered sample" as defined in regulation 2.1.22.

Part 2 - sample of fuel oil in use, intended to be used or carried for use on board in accordance with regulation 14.8, hereafter referred to as the "in-use sample" as defined in regulation 2.1.16 and "onboard sample" as defined in regulation 2.1.24.

Part 1 - MARPOL delivered sample

1 General Requirements

1.1 The representative sample of the fuel oil, which is required by regulation 18.8.1 (the MARPOL delivered sample), shall be used to verify the sulphur content of the fuel oil delivered to a ship.

1.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

1.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation in respect of the test method to be used.

2 Verification Procedure Part 1

2.1 The MARPOL delivered sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

2.2 The laboratory shall:

.1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
.2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record;
and

.3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

2.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:

.1 unseal the sample;
.2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;
.3 draw two subsamples from the sample; and
.4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.

2.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex. For the purposes of this Part 1 verification procedure, the results of the test analysis shall be referred to as '1A' and '1 B':

.1 results 1A and 1 B shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method; and

.2 if the results of 1 A and 1 B are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid; or

.3 if the results 1 A and 1 B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken

by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken.

.4 in the case of two failures to achieve repeatability between 1A and 1 B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 2.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 2.3.4 after the new subsamples have been taken.

2.5 If the test results of 1A and 1 B are valid, an average of these two results shall be calculated. The average value shall be referred to as 'X' and shall be recorded on the test record:

- .1 if the result X is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have met the requirement; or
- .2 if the result X is greater than the applicable limit required by regulation 14, the fuel oil shall be considered to have not met the requirement.

Table 1: Summary of Part 1 MARPOL delivered sample procedure

| On the basis of the test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex | | |
|--|---------------------|-------------------------|
| Applicable limit % m/m: V | Result 2.5.1: X ≤ V | Result 2.5.2: X > V |
| 0.10 | Met the requirement | Not met the requirement |
| 0.50 | | |
| Result X reported to 2 decimal places | | |

2.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.

2.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

Part 2 - In-use and onboard samples

3 General Requirements

3.1 The in-use or onboard sample, as appropriate, shall be used to verify the Sulphur content of the fuel oil as represented by that sample of fuel oil at the point of sampling.

3.2 A Party, through its competent authority, shall manage the verification procedure.

3.3 A laboratory undertaking the sulphur testing procedure given in this appendix shall have valid accreditation in respect of the test method to be used.

4 Verification Procedure Part 2

4.1 The in-use or onboard sample shall be conveyed by the competent authority to the laboratory.

4.2 The laboratory shall:

- .1 record the details of the seal number and the sample label on the test record;
- .2 record the condition of the seal of the sample as received on the test record; and
- .3 reject any sample where the seal has been broken prior to receipt and record that rejection on the test record.

- 4.3 If the seal of the sample as received has not been broken, the laboratory shall proceed with the verification procedure and shall:
- .1 unseal the sample;
 - .2 ensure that the sample is thoroughly homogenized;
 - .3 draw two subsamples from the sample; and
 - .4 reseal the sample and record the new reseal details on the test record.
- 4.4 The two subsamples shall be tested in succession, in accordance with the specified test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex. For the purposes of this Part 2 verification procedure, the results obtained shall be referred to as '2A' and '2B':
- .1 results 2A and 2B shall be recorded on the test record in accordance with the requirements of the test method; and
 - .2 if the results of 2A and 2B are within the repeatability (r) of the test method, the results shall be considered valid; or
 - .3 if the results of 2A and 2B are not within the repeatability (r) of the test method, both results shall be rejected and two new subsamples shall be taken by the laboratory and tested. The sample bottle shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken; and
 - .4 in the case of two failures to achieve repeatability between 2A and 2B, the cause of that failure shall be investigated by the laboratory and resolved before further testing of the sample is undertaken. On resolution of that repeatability issue, two new subsamples shall be taken in accordance with paragraph 4.3. The sample shall be resealed in accordance with paragraph 4.3.4 after the new subsamples have been taken.
- 4.5 If the test results of 2A and 2B are valid, an average of these two results shall be calculated. That average value shall be referred to as 'Z' and shall be recorded on the test record:
- .1 if Z is equal to or less than the applicable limit required by regulation 14, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement;
 - .2 if Z is greater than the applicable limit required by regulation 14 but less than or equal to that applicable limit + 0.59R (where R is the reproducibility of the test method), the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have met the requirement; or
 - .3 if Z is greater than the applicable limit required by regulation 14 + 0.59R, the sulphur content of the fuel oil as represented by the tested sample shall be considered to have not met the requirement.

Table 2: Summary of in-use or onboard sample procedure

| On the basis of the test method referred to in regulation 2.1.30 of this Annex | | | | |
|--|----------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| Applicable limit %m/m: V | Test margin value: w | Result 4.5.1: $Z \leq V$ | Result 4.5.2: $V < Z \leq W$ | Result 4.5.3: $Z > W$ |
| 0.10 | 0.11 | Met the requirement | Met the requirement | Not met the requirement |
| 0.50 | 0.53 | | | |
| Result Z reported to 2 decimal aces | | | | |

- 4.6 The final results obtained from this verification procedure shall be evaluated by the competent authority.
- 4.7 The laboratory shall provide a copy of the test record to the competent authority managing the verification procedure.

Tillägg VII

Utsläppskontrollområden (regel 13 stycke 6 och regel 14 stycke 3)

- 1 Gränserna för de utsläppskontrollområden som utsetts i enlighet med regel 13 stycke 6 och regel 14 stycke 3 fastställs i detta tillägg med undantag för Östersjöområdet och Nordsjöområdet.
- 2 Det nordamerikanska området omfattar
 - .1 havsområdet utanför Förenta staternas och Kanadas Stillahavskust som avgränsas av geodetiska linjer som förbinder följande koordinater:

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|-------|-------------|--------------|
| 1 | 32°32'.10 N | 117°06'.11 W |
| 2 | 32°32'.04 N | 117°07'.29 W |
| 3 | 32°31'.39 N | 117°14'.20 W |
| 4 | 32°33'.13 N | 117°15'.50 W |
| 5 | 32°34'.21 N | 117°22'.01 W |
| 6 | 32°35'.23 N | 117°27'.53 W |
| 7 | 32°37'.38 N | 117°49'.34 W |
| 8 | 31°07'.59 N | 118°36'.21 W |
| 9 | 30°33'.25 N | 121°47'.29 W |
| 10 | 31°46'.11 N | 123°17'.22 W |
| 11 | 32°21'.58 N | 123°50'.44 W |
| 12 | 32°56'.39 N | 124°11'.47 W |
| 13 | 33°40'.12 N | 124°27'.15 W |
| 14 | 34°31'.28 N | 125°16'.52 W |
| 15 | 35°14'.38 N | 125°43'.23 W |
| 16 | 35°44'.00 N | 126°18'.53 W |
| 17 | 36°16'.25 N | 126°45'.30 W |
| 18 | 37°01'.35 N | 127°07'.18 W |
| 19 | 37°45'.39 N | 127°38'.02 W |
| 20 | 38°25'.08 N | 127°53'.00 W |
| 21 | 39°25'.05 N | 128°31'.23 W |
| 22 | 40°18'.47 N | 128°45'.46 W |
| 23 | 41°13'.39 N | 128°40'.22 W |
| 24 | 42°12'.49 N | 129°00'.38 W |
| 25 | 42°47'.34 N | 129°05'.42 W |
| 26 | 43°26'.22 N | 129°01'.26 W |
| 27 | 44°24'.43 N | 128°41'.23 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 28 | 45°30'.43 N | 128°40'.02 W |
| 29 | 46°11'.01 N | 128°49'.01 W |
| 30 | 46°33'.55 N | 129°04'.29 W |
| 31 | 47°39'.55 N | 131°15'.41 W |
| 32 | 48°32'.32 N | 132°41'.00 W |
| 33 | 48°57'.47 N | 133°14'.47 W |
| 34 | 49°22'.39 N | 134°15'.51 W |
| 35 | 50°01'.52 N | 135°19'.01 W |
| 36 | 51°03'.18 N | 136°45'.45 W |
| 37 | 51°54'.04 N | 137°41'.54 W |
| 38 | 52°45'.12 N | 138°20'.14 W |
| 39 | 53°29'.20 N | 138°40'.36 W |
| 40 | 53°40'.39 N | 138°48'.53 W |
| 41 | 54°13'.45 N | 139°32'.38 W |
| 42 | 54°39'.25 N | 139°56'.19 W |
| 43 | 55°20'.18 N | 140°55'.45 W |
| 44 | 56°07'.12 N | 141°36'.18 W |
| 45 | 56°28'.32 N | 142°17'.19 W |
| 46 | 56°37'.19 N | 142°48'.57 W |
| 47 | 58°51'.04 N | 153°15'.03 W |

- .2 de havsområden utanför Förenta staternas, Kanadas och Frankrikes (Saint-Pierre-et- Miquelon) Atlantkust och Förenta staternas Mexikanska golfkust som avgränsas av geodetiska linjer som förbinder följande koordinater:

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 1 | 60°00'.00 N | 64°09'.36 W |
| 2 | 60°00'.00 N | 56°43'.00 W |
| 3 | 58°54'.01 N | 55°38'.05 W |
| 4 | 57°50'.52 N | 55°03'.47 W |
| 5 | 57°35'.13 N | 54°00'.59 W |
| 6 | 57°14'.20 N | 53°07'.58 W |
| 7 | 56°48'.09 N | 52°23'.29 W |
| 8 | 56°18'.13 N | 51°49'.42 W |
| 9 | 54°23'.21 N | 50°17'.44 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 10 | 53°44'.54 N | 50°07'.17 W |
| 11 | 53°04'.59 N | 50°10'.05 W |
| 12 | 52°20'.06 N | 49°57'.09 W |
| 13 | 51°34'.20 N | 48°52'.45 W |
| 14 | 50°40'.15 N | 48°16'.04 W |
| 15 | 50°02'.28 N | 48°07'.03 W |
| 16 | 49°24'.03 N | 48°09'.35 W |
| 17 | 48°39'.22 N | 47°55'.17 W |
| 18 | 47°24'.25 N | 47°46'.56 W |
| 19 | 46°35'.12 N | 48°00'.54 W |
| 20 | 45°19'.45 N | 48°43'.28 W |
| 21 | 44°43'.38 N | 49°16'.50 W |
| 22 | 44°16'.38 N | 49°51'.23 W |
| 23 | 43°53'.15 N | 50°34'.01 W |
| 24 | 43°36'.06 N | 51°20'.41 W |
| 25 | 43°23'.59 N | 52°17'.22 W |
| 26 | 43°19'.50 N | 53°20'.13 W |
| 27 | 43°21'.14 N | 54°09'.20 W |
| 28 | 43°29'.41 N | 55°07'.41 W |
| 29 | 42°40'.12 N | 55°31'.44 W |
| 30 | 41°58'.19 N | 56°09'.34 W |
| 31 | 41°20'.21 N | 57°05'.13 W |
| 32 | 40°55'.34 N | 58°02'.55 W |
| 33 | 40°41'.38 N | 59°05'.18 W |
| 34 | 40°38'.33 N | 60°12'.20 W |
| 35 | 40°45'.46 N | 61°14'.03 W |
| 36 | 41°04'.52 N | 62°17'.49 W |
| 37 | 40°36'.55 N | 63°10'.49 W |
| 38 | 40°17'.32 N | 64°08'.37 W |
| 39 | 40°07'.46 N | 64°59'.31 W |
| 40 | 40°05'.44 N | 65°53'.07 W |
| 41 | 39°58'.05 N | 65°59'.51 W |
| 42 | 39°28'.24 N | 66°21'.14 W |
| 43 | 39°01'.54 N | 66°48'.33 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 44 | 38°39'.16 N | 67°20'.59 W |
| 45 | 38°19'.20 N | 68°02'.01 W |
| 46 | 38°05'.29 N | 68°46'.55 W |
| 47 | 37°58'.14 N | 69°34'.07 W |
| 48 | 37°57'.47 N | 70°24'.09 W |
| 49 | 37°52'.46 N | 70°37'.50 W |
| 50 | 37°18'.37 N | 71°08'.33 W |
| 51 | 36°32'.25 N | 71°33'.59 W |
| 52 | 35°34'.58 N | 71°26'.02 W |
| 53 | 34°33'.10 N | 71°37'.04 W |
| 54 | 33°54'.49 N | 71°52'.35 W |
| 55 | 33°19'.23 N | 72°17'.12 W |
| 56 | 32°45'.31 N | 72°54'.05 W |
| 57 | 31°55'.13 N | 74°12'.02 W |
| 58 | 31°27'.14 N | 75°15'.20 W |
| 59 | 31°03'.16 N | 75°51'.18 W |
| 60 | 30°45'.42 N | 76°31'.38 W |
| 61 | 30°12'.48 N | 77°18'.29 W |
| 62 | 29°25'.17 N | 76°56'.42 W |
| 63 | 28°36'.59 N | 76°48'.00 W |
| 64 | 28°17'.13 N | 76°40'.10 W |
| 65 | 28°17'.12 N | 79°11'.23 W |
| 66 | 27°52'.56 N | 79°28'.35 W |
| 67 | 27°26'.01 N | 79°31'.38 W |
| 68 | 27°16'.13 N | 79°34'.18 W |
| 69 | 27°11'.54 N | 79°34'.56 W |
| 70 | 27°05'.59 N | 79°35'.19 W |
| 71 | 27°00'.28 N | 79°35'.17 W |
| 72 | 26°55'.16 N | 79°34'.39 W |
| 73 | 26°53'.58 N | 79°34'.27 W |
| 74 | 26°45'.46 N | 79°32'.41 W |
| 75 | 26°44'.30 N | 79°32'.23 W |
| 76 | 26°43'.40 N | 79°32'.20 W |
| 77 | 26°41'.12 N | 79°32'.01 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 78 | 26°38'.13 N | 79°31'.32 W |
| 79 | 26°36'.30 N | 79°31'.06 W |
| 80 | 26°35'.21 N | 79°30'.50 W |
| 81 | 26°34'.51 N | 79°30'.46 W |
| 82 | 26°34'.11 N | 79°30'.38 W |
| 83 | 26°31'.12 N | 79°30'.15 W |
| 84 | 26°29'.05 N | 79°29'.53 W |
| 85 | 26°25'.31 N | 79°29'.58 W |
| 86 | 26°23'.29 N | 79°29'.55 W |
| 87 | 26°23'.21 N | 79°29'.54 W |
| 88 | 26°18'.57 N | 79°31'.55 W |
| 89 | 26°15'.26 N | 79°33'.17 W |
| 90 | 26°15'.13 N | 79°33'.23 W |
| 91 | 26°08'.09 N | 79°35'.53 W |
| 92 | 26°07'.47 N | 79°36'.09 W |
| 93 | 26°06'.59 N | 79°36'.35 W |
| 94 | 26°02'.52 N | 79°38'.22 W |
| 95 | 25°59'.30 N | 79°40'.03 W |
| 96 | 25°59'.16 N | 79°40'.08 W |
| 97 | 25°57'.48 N | 79°40'.38 W |
| 98 | 25°56'.18 N | 79°41'.06 W |
| 99 | 25°54'.04 N | 79°41'.38 W |
| 100 | 25°53'.24 N | 79°41'.46 W |
| 101 | 25°51'.54 N | 79°41'.59 W |
| 102 | 25°49'.33 N | 79°42'.16 W |
| 103 | 25°48'.24 N | 79°42'.23 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 104 | 25°48'.20 N | 79°42'.24 W |
| 105 | 25°46'.26 N | 79°42'.44 W |
| 106 | 25°46'.16 N | 79°42'.45 W |
| 107 | 25°43'.40 N | 79°42'.59 W |
| 108 | 25°42'.31 N | 79°42'.48 W |
| 109 | 25°40'.37 N | 79°42'.27 W |
| 110 | 25°37'.24 N | 79°42'.27 W |
| 111 | 25°37'.08 N | 79°42'.27 W |
| 112 | 25°31'.03 N | 79°42'.12 W |
| 113 | 25°27'.59 N | 79°42'.11 W |
| 114 | 25°24'.04 N | 79°42'.12 W |
| 115 | 25°22'.21 N | 79°42'.20 W |
| 116 | 25°21'.29 N | 79°42'.08 W |
| 117 | 25°16'.52 N | 79°41'.24 W |
| 118 | 25°15'.57 N | 79°41'.31 W |
| 119 | 25°10'.39 N | 79°41'.31 W |
| 120 | 25°09'.51 N | 79°41'.36 W |
| 121 | 25°09'.03 N | 79°41'.45 W |
| 122 | 25°03'.55 N | 79°42'.29 W |
| 123 | 25°03'.00 N | 79°42'.56 W |
| 124 | 25°00'.30 N | 79°44'.05 W |
| 125 | 24°59'.03 N | 79°44'.48 W |
| 126 | 24°55'.28 N | 79°45'.57 W |
| 127 | 24°44'.18 N | 79°49'.24 W |
| 128 | 24°43'.04 N | 79°49'.38 W |
| 129 | 24°42'.36 N | 79°50'.50 W |
| 130 | 24°41'.47 N | 79°52'.57 W |
| 131 | 24°38'.32 N | 79°59'.58 W |
| 132 | 24°36'.27 N | 80°03'.51 W |
| 133 | 24°33'.18 N | 80°12'.43 W |
| 134 | 24°33'.05 N | 80°13'.21 W |
| 135 | 24°32'.13 N | 80°15'.16 W |
| 136 | 24°31'.27 N | 80°16'.55 W |
| 137 | 24°30'.57 N | 80°17'.47 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 138 | 24°30'.14 N | 80°19'.21 W |
| 139 | 24°30'.06 N | 80°19'.44 W |
| 140 | 24°29'.38 N | 80°21'.05 W |
| 141 | 24°28'.18 N | 80°24'.35 W |
| 142 | 24°28'.06 N | 80°25'.10 W |
| 143 | 24°27'.23 N | 80°27'.20 W |
| 144 | 24°26'.30 N | 80°29'.30 W |
| 145 | 24°25'.07 N | 80°32'.22 W |
| 146 | 24°23'.30 N | 80°36'.09 W |
| 147 | 24°22'.33 N | 80°38'.56 W |
| 148 | 24°22'.07 N | 80°39'.51 W |
| 149 | 24°19'.31 N | 80°45'.21 W |
| 150 | 24°19'.16 N | 80°45'.47 W |
| 151 | 24°18'.38 N | 80°46'.49 W |
| 152 | 24°18'.35 N | 80°46'.54 W |
| 153 | 24°09'.51 N | 80°59'.47 W |
| 154 | 24°09'.48 N | 80°59'.51 W |
| 155 | 24°08'.58 N | 81°01'.07 W |
| 156 | 24°08'.30 N | 81°01'.51 W |
| 157 | 24°08'.26 N | 81°01'.57 W |
| 158 | 24°07'.28 N | 81°03'.06 W |
| 159 | 24°02'.20 N | 81°09'.05 W |
| 160 | 24°00'.00 N | 81°11'.16 W |
| 161 | 23°55'.32 N | 81°12'.55 W |
| 162 | 23°53'.52 N | 81°19'.43 W |
| 163 | 23°50'.52 N | 81°29'.59 W |
| 164 | 23°50'.02 N | 81°39'.59 W |
| 165 | 23°49'.05 N | 81°49'.59 W |
| 166 | 23°49'.05 N | 82°00'.11 W |
| 167 | 23°49'.42 N | 82°09'.59 W |
| 168 | 23°51'.14 N | 82°24'.59 W |
| 169 | 23°51'.14 N | 82°39'.59 W |
| 170 | 23°49'.42 N | 82°48'.53 W |
| 171 | 23°49'.32 N | 82°51'.11 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 172 | 23°49'.24 N | 82°59'.59 W |
| 173 | 23°49'.52 N | 83°14'.59 W |
| 174 | 23°51'.22 N | 83°25'.49 W |
| 175 | 23°52'.27 N | 83°33'.01 W |
| 176 | 23°54'.04 N | 83°41'.35 W |
| 177 | 23°55'.47 N | 83°48'.11 W |
| 178 | 23°58'.38 N | 83°59'.59 W |
| 179 | 24°09'.37 N | 84°29'.27 W |
| 180 | 24°13'.20 N | 84°38'.39 W |
| 181 | 24°16'.41 N | 84°46'.07 W |
| 182 | 24°23'.30 N | 84°59'.59 W |
| 183 | 24°26'.37 N | 85°06'.19 W |
| 184 | 24°38'.57 N | 85°31'.54 W |
| 185 | 24°44'.17 N | 85°43'.11 W |
| 186 | 24°53'.57 N | 85°59'.59 W |
| 187 | 25°10'.44 N | 86°30'.07 W |
| 188 | 25°43'.15 N | 86°21'.14 W |
| 189 | 26°13'.13 N | 86°06'.45 W |
| 190 | 26°27'.22 N | 86°13'.15 W |
| 191 | 26°33'.46 N | 86°37'.07 W |
| 192 | 26°01'.24 N | 87°29'.35 W |
| 193 | 25°42'.25 N | 88°33'.00 W |
| 194 | 25°46'.54 N | 90°29'.41 W |
| 195 | 25°44'.39 N | 90°47'.05 W |
| 196 | 25°51'.43 N | 91°52'.50 W |
| 197 | 26°17'.44 N | 93°03'.59 W |
| 198 | 25°59'.55 N | 93°33'.52 W |
| 199 | 26°00'.32 N | 95°39'.27 W |
| 200 | 26°00'.33 N | 96°48'.30 W |
| 201 | 25°58'.32 N | 96°55'.28 W |
| 202 | 25°58'.15 N | 96°58'.41 W |
| 203 | 25°57'.58 N | 97°01'.54 W |
| 204 | 25°57'.41 N | 97°05'.08 W |
| 205 | 25°57'.24 N | 97°08'.21 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 206 | 25°57'.24 N | 97°08'.47 W |

.3 det havsområde utanför Hawaiiöarna Hawaiiis, Mauis, Oahus, Molokais, Niihaus, Kauais, Lanais och Kahoolawes havskust som avgränsas av geodetiska linjer som förbinder följande koordinater:

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 1 | 22°32'.54 N | 153°00'.33 W |
| 2 | 23°06'.05 N | 153°28'.36 W |
| 3 | 23°32'.11 N | 154°02'.12 W |
| 4 | 23°51'.47 N | 154°36'.48 W |
| 5 | 24°21'.49 N | 155°51'.13 W |
| 6 | 24°41'.47 N | 156°27'.27 W |
| 7 | 24°57'.33 N | 157°22'.17 W |
| 8 | 25°13'.41 N | 157°54'.13 W |
| 9 | 25°25'.31 N | 158°30'.36 W |
| 10 | 25°31'.19 N | 159°09'.47 W |
| 11 | 25°30'.31 N | 159°54'.21 W |
| 12 | 25°21'.53 N | 160°39'.53 W |
| 13 | 25°00'.06 N | 161°38'.33 W |
| 14 | 24°40'.49 N | 162°13'.13 W |
| 15 | 24°15'.53 N | 162°43'.08 W |
| 16 | 23°40'.50 N | 163°13'.00 W |
| 17 | 23°03'.20 N | 163°32'.58 W |
| 18 | 22°20'.09 N | 163°44'.41 W |
| 19 | 21°36'.45 N | 163°46'.03 W |
| 20 | 20°55'.26 N | 163°37'.44 W |
| 21 | 20°13'.34 N | 163°19'.13 W |
| 22 | 19°39'.03 N | 162°53'.48 W |
| 23 | 19°09'.43 N | 162°20'.35 W |
| 24 | 18°39'.16 N | 161°19'.14 W |
| 25 | 18°30'.31 N | 160°38'.30 W |
| 26 | 18°29'.31 N | 159°56'.17 W |
| 27 | 18°10'.41 N | 159°14'.08 W |
| 28 | 17°31'.17 N | 158°56'.55 W |
| 29 | 16°54'.06 N | 158°30'.29 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 30 | 16°25'.49 N | 157°59'.25 W |
| 31 | 15°59'.57 N | 157°17'.35 W |
| 32 | 15°40'.37 N | 156°21'.06 W |
| 33 | 15°37'.36 N | 155°22'.16 W |
| 34 | 15°43'.46 N | 154°46'.37 W |
| 35 | 15°55'.32 N | 154°13'.05 W |
| 36 | 16°46'.27 N | 152°49'.11 W |
| 37 | 17°33'.42 N | 152°00'.32 W |
| 38 | 18°30'.16 N | 151°30'.24 W |
| 39 | 19°02'.47 N | 151°22'.17 W |
| 40 | 19°34'.46 N | 151°19'.47 W |
| 41 | 20°07'.42 N | 151°22'.58 W |
| 42 | 20°38'.43 N | 151°31'.36 W |
| 43 | 21°29'.09 N | 151°59'.50 W |
| 44 | 22°06'.58 N | 152°31'.25 W |
| 45 | 22°32'.54 N | 153°00'.33 W |

3

Området för Förenta staternas Karibiska hav omfattar .1 havsområdet beläget utanför Atlantkusten och Karibiska havskusten i Puerto Rico och Förenta staternas Jungfruöar som avgränsas av geodetiska linjer som förbinder följande koordinater:

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 1 | 17°18'.37 N | 67°32'.14 W |
| 2 | 19°11'.14 N | 67°26'.45 W |
| 3 | 19°30'.28 N | 65°16'.48 W |
| 4 | 19°12'.25 N | 65°06'.08 W |
| 5 | 18°45'.13 N | 65°00'.22 W |
| 6 | 18°41'.14 N | 64°59'.33 W |
| 7 | 18°29'.22 N | 64°53'.51 W |
| 8 | 18°27'.35 N | 64°53'.22 W |
| 9 | 18°25'.21 N | 64°52'.39 W |
| 10 | 18°24'.30 N | 64°52'.19 W |
| 11 | 18°23'.51 N | 64°51'.50 W |
| 12 | 18°23'.42 N | 64°51'.23 W |
| 13 | 18°23'.36 N | 64°50'.17 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 14 | 18°23'.48 N | 64°49'.41 W |
| 15 | 18°24'.11 N | 64°49'.00 W |
| 16 | 18°24'.28 N | 64°47'.57 W |
| 17 | 18°24'.18 N | 64°47'.01 W |
| 18 | 18°23'.13 N | 64°46'.37 W |
| 19 | 18°22'.37 N | 64°45'.20 W |
| 20 | 18°22'.39 N | 64°44'.42 W |
| 21 | 18°22'.42 N | 64°44'.36 W |
| 22 | 18°22'.37 N | 64°44'.24 W |
| 23 | 18°22'.39 N | 64°43'.42 W |
| 24 | 18°22'.30 N | 64°43'.36 W |
| 25 | 18°22'.25 N | 64°42'.58 W |
| 26 | 18°22'.26 N | 64°42'.28 W |
| 27 | 18°22'.15 N | 64°42'.03 W |
| 28 | 18°22'.22 N | 64°40'.60 W |
| 29 | 18°21'.57 N | 64°40'.15 W |
| 30 | 18°21'.51 N | 64°38'.23 W |
| 31 | 18°21'.22 N | 64°38'.16 W |
| 32 | 18°20'.39 N | 64°38'.33 W |
| 33 | 18°19'.15 N | 64°38'.14 W |
| 34 | 18°19'.07 N | 64°38'.16 W |
| 35 | 18°17'.23 N | 64°39'.38 W |
| 36 | 18°16'.43 N | 64°39'.41 W |
| 37 | 18°11'.33 N | 64°38'.58 W |
| 38 | 18°03'.02 N | 64°38'.03 W |
| 39 | 18°02'.56 N | 64°29'.35 W |
| 40 | 18°02'.51 N | 64°27'.02 W |
| 41 | 18°02'.30 N | 64°21'.08 W |
| 42 | 18°02'.31 N | 64°20'.08 W |
| 43 | 18°02'.03 N | 64°15'.57 W |
| 44 | 18°00'.12 N | 64°02'.29 W |
| 45 | 17°59'.58 N | 64°01'.04 W |
| 46 | 17°58'.47 N | 63°57'.01 W |
| 47 | 17°57'.51 N | 63°53'.54 W |
| 48 | 17°56'.38 N | 63°53'.21 W |
| 49 | 17°39'.40 N | 63°54'.53 W |

| Punkt | Breddgrad | Längdgrad |
|--------------|------------------|------------------|
| 50 | 17°37'.08 N | 63°55'.10 W |
| 51 | 17°30'.21 N | 63°55'.56 W |
| 52 | 17°11'.36 N | 63°57'.57 W |
| 53 | 17°05'.00 N | 63°58'.41 W |
| 54 | 16°59'.49 N | 63°59'.18 W |
| 55 | 17°18'.37 N | 67°32'.14 W |

Appendix VII

Emission control areas (regulations 13.6 and 14.3)

- 1 The boundaries of emission control areas designated under regulations 13.6 and 14.3, other than the Baltic Sea and the North Sea areas, are set forth in this appendix.
- 2 The North American area comprises:
 .1 the sea area located off the Pacific coasts of the United States and Canada, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 1 | 32°32'.10 N | 117°06'.11 W |
| 2 | 32°32'.04 N | 117°07'.29 W |
| 3 | 32°31'.39 N | 117°14'.20 W |
| 4 | 32°33'.13 N | 117°15'.50 W |
| 5 | 32°34'.21 N | 117°22'.01 W |
| 6 | 32°35'.23 N | 117°27'.53 W |
| 7 | 32°37'.38 N | 117°49'.34 W |
| 8 | 31°07'.59 N | 118°36'.21 W |
| 9 | 30°33'.25 N | 121°47'.29 W |
| 10 | 31°46'.11 N | 123°17'.22 W |
| 11 | 32°21'.58 N | 123°50'.44 W |
| 12 | 32°56'.39 N | 124°11'.47 W |
| 13 | 33°40'.12 N | 124°27'.15 W |
| 14 | 34°31'.28 N | 125°16'.52 W |
| 15 | 35°14'.38 N | 125°43'.23 W |
| 16 | 35°44'.00 N | 126°18'.53 W |
| 17 | 36°16'.25 N | 126°45'.30 W |
| 18 | 37°01'.35 N | 127°07'.18 W |
| 19 | 37°45'.39 N | 127°38'.02 W |
| 20 | 38°25'.08 N | 127°53'.00 W |
| 21 | 39°25'.05 N | 128°31'.23 W |
| 22 | 40°18'.47 N | 128°45'.46 W |
| 23 | 41°13'.39 N | 128°40'.22 W |
| 24 | 42°12'.49 N | 129°00'.38 W |
| 25 | 42°47'.34 N | 129°05'.42 W |
| 26 | 43°26'.22 N | 129°01'.26 W |
| 27 | 44°24'.43 N | 128°41'.23 W |
| 28 | 45°30'.43 N | 128°40'.02 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 29 | 46°11'.01 N | 128°49'.01 W |
| 30 | 46°33'.55 N | 129°04'.29 W |
| 31 | 47°39'.55 N | 131°15'.41 W |
| 32 | 48°32'.32 N | 132°41'.00 W |
| 33 | 48°57'.47 N | 133°14'.47 W |
| 34 | 49°22'.39 N | 134°15'.51 w |
| 35 | 50°01'.52 N | 135°19'.01 w |
| 36 | 51°03'.18 N | 136°45'.45 w |
| 37 | 51°54'.04 N | 137°41'.54 W |
| 38 | 52°45'.12 N | 138°20'.14 w |
| 39 | 53°29'.20 N | 138°40'.36 w |
| 40 | 53°40'.39 N | 138°48'.53 w |
| 41 | 54°13'.45 N | 139°32'.38 w |
| 42 | 54°39'.25 N | 139°56'.19 w |
| 43 | 55°20'.18 N | 140°55'.45 w |
| 44 | 56°07'.12 N | 141°36'.18 w |
| 45 | 56°28'.32 N | 142°17'.19 w |
| 46 | 56°37'.19 N | 142°48'.57 w |
| 47 | 58°51'.04 N | 153°15'.03 w |

.2 the sea areas located off the Atlantic coasts of the United States, Canada and France (Saint- Pierre-et-Miquelon), and the Gulf of Mexico coast of the United States enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 1 | 60°00'.00 N | 64°09'.36 W |
| 2 | 60°00'.00 N | 56°43'.00 W |
| 3 | 58°54'.01 N | 55°38'.05 W |
| 4 | 57°50'.52 N | 55°03'.47 W |
| 5 | 57°35'.13 N | 54°00'.59 W |
| 6 | 57°14'.20 N | 53°07'.58 W |
| 7 | 56°48'.09 N | 52°23'.29 W |
| 8 | 56°18'.13 N | 51°49'.42 W |
| 9 | 54°23'.21 N | 50°17'.44 W |
| 10 | 53°44'.54 N | 50°07'.17 W |
| 11 | 53°04'.59 N | 50°10'.05 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 12 | 52°20'.06 N | 49°57'.09 W |
| 13 | 51°34'.20 N | 48°52'.45 W |
| 14 | 50°40'.15 N | 48°16'.04 W |
| 15 | 50°02'.28 N | 48°07'.03 W |
| 16 | 49°24'.03 N | 48°09'.35 W |
| 17 | 48°39'.22 N | 47°55'.17 W |
| 18 | 47°24'.25 N | 47°46'.56 W |
| 19 | 46°35'.12 N | 48°00'.54 W |
| 20 | 45°19'.45 N | 48°43'.28 W |
| 21 | 44°43'.38 N | 49°16'.50 W |
| 22 | 44°16'.38 N | 49°51'.23 W |
| 23 | 43°53'.15 N | 50°34'.01 W |
| 24 | 43°36'.06 N | 51°20'.41 W |
| 25 | 43°23'.59 N | 52°17'.22 W |
| 26 | 43°19'.50 N | 53°20'.13 W |
| 27 | 43°21'.14 N | 54°09'.20 W |
| 28 | 43°29'.41 N | 55°07'.41 W |
| 29 | 42°40'.12 N | 55°31'.44 W |
| 30 | 41°58'.19 N | 56°09'.34 W |
| 31 | 41°20'.21 N | 57°05'.13 W |
| 32 | 40°55'.34 N | 58°02'.55 W |
| 33 | 40°41'.38 N | 59°05'.18 W |
| 34 | 40°38'.33 N | 60°12'.20 W |
| 35 | 40°45'.46 N | 61°14'.03 W |
| 36 | 41°04'.52 N | 62°17'.49 W |
| 37 | 40°36'.55 N | 63°10'.49 W |
| 38 | 40°17'.32 N | 64°08'.37 W |
| 39 | 40°07'.46 N | 64°59'.31 W |
| 40 | 40°05'.44 N | 65°53'.07 W |
| 41 | 39°58'.05 N | 65°59'.51 W |
| 42 | 39°28'.24 N | 66°21'.14 W |
| 43 | 39°01'.54 N | 66°48'.33 W |
| 44 | 38°39'.16 N | 67°20'.59 W |
| 45 | 38°19'.20 N | 68°02'.01 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 46 | 38°05'.29 N | 68°46'.55 W |
| 47 | 37°58'.14 N | 69°34'.07 W |
| 48 | 37°57'.47 N | 70°24'.09 W |
| 49 | 37°52'.46 N | 70°37'.50 W |
| 50 | 37°18'.37 N | 71°08'.33 W |
| 51 | 36°32'.25 N | 71°33'.59 W |
| 52 | 35°34'.58 N | 71°26'.02 W |
| 53 | 34°33'.10 N | 71°37'.04 W |
| 54 | 33°54'.49 N | 71°52'.35 W |
| 55 | 33°19'.23 N | 72°17'.12 W |
| 56 | 32°45'.31 N | 72°54'.05 W |
| 57 | 31°55'.13 N | 74°12'.02 W |
| 58 | 31°27'.14 N | 75°15'.20 W |
| 59 | 31°03'.16 N | 75°51'.18 W |
| 60 | 30°45'.42 N | 76°31'.38 W |
| 61 | 30°12'.48 N | 77°18'.29 W |
| 62 | 29°25'.17 N | 76°56'.42 W |
| 63 | 28°36'.59 N | 76°48'.00 W |
| 64 | 28°17'.13 N | 76°40'.10 W |
| 65 | 28°17'.12 N | 79°11'.23 W |
| 66 | 27°52'.56 N | 79°28'.35 W |
| 67 | 27°26'.01 N | 79°31'.38 W |
| 68 | 27°16'.13 N | 79°34'.18 W |
| 69 | 27°11'.54 N | 79°34'.56 W |
| 70 | 27°05'.59 N | 79°35'.19 W |
| 71 | 27°00'.28 N | 79°35'.17 W |
| 72 | 26°55'.16 N | 79°34'.39 W |
| 73 | 26°53'.58 N | 79°34'.27 W |
| 74 | 26°45'.46 N | 79°32'.41 W |
| 75 | 26°44'.30 N | 79°32'.23 W |
| 76 | 26°43'.40 N | 79°32'.20 W |
| 77 | 26°41'.12 N | 79°32'.01 W |
| 78 | 26°38'.13 N | 79°31'.32 W |
| 79 | 26°36'.30 N | 79°31'.06 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 80 | 26°35'.21 N | 79°30'.50 W |
| 81 | 26°34'.51 N | 79°30'.46 W |
| 82 | 26°34'.11 N | 79°30'.38 W |
| 83 | 26°31'.12 N | 79°30'.15 W |
| 84 | 26°29'.05 N | 79°29'.53 W |
| 85 | 26°25'.31 N | 79°29'.58 W |
| 86 | 26°23'.29 N | 79°29'.55 W |
| 87 | 26°23'.21 N | 79°29'.54 W |
| 88 | 26°18'.57 N | 79°31'.55 W |
| 89 | 26°15'.26 N | 79°33'.17 W |
| 90 | 26°15'.13 N | 79°33'.23 W |
| 91 | 26°08'.09 N | 79°35'.53 W |
| 92 | 26°07'.47 N | 79°36'.09 W |
| 93 | 26°06'.59 N | 79°36'.35 W |
| 94 | 26°02'.52 N | 79°38'.22 W |
| 95 | 25°59'.30 N | 79°40'.03 W |
| 96 | 25°59'.16 N | 79°40'.08 W |
| 97 | 25°57'.48 N | 79°40'.38 W |
| 98 | 25°56'.18 N | 79°41'.06 W |
| 99 | 25°54'.04 N | 79°41'.38 W |
| 100 | 25°53'.24 N | 79°41'.46 W |
| 101 | 25°51'.54 N | 79°41'.59 W |
| 102 | 25°49'.33 N | 79°42'.16 W |
| 103 | 25°48'.24 N | 79°42'.23 W |
| 104 | 25°48'.20 N | 79°42'.24 W |
| 105 | 25°46'.26 N | 79°42'.44 W |
| 106 | 25°46'.16 N | 79°42'.45 W |
| 107 | 25°43'.40 N | 79°42'.59 W |
| 108 | 25°42'.31 N | 79°42'.48 W |
| 109 | 25°40'.37 N | 79°42'.27 W |
| 110 | 25°37'.24 N | 79°42'.27 W |
| 111 | 25°37'.08 N | 79°42'.27 W |
| 112 | 25°31'.03 N | 79°42'.12 W |
| 113 | 25°27'.59 N | 79°42'.11 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 114 | 25°24'.04 N | 79°42'.12 W |
| 115 | 25°22'.21 N | 79°42'.20 W |
| 116 | 25°21'.29 N | 79°42'.08 W |
| 117 | 25°16'.52 N | 79°41'.24 W |
| 118 | 25°15'.57 N | 79°41'.31 W |
| 119 | 25°10'.39 N | 79°41'.31 W |
| 120 | 25°09'.51 N | 79°41'.36 W |
| 121 | 25°09'.03 N | 79°41'.45 W |
| 122 | 25°03'.55 N | 79°42'.29 W |
| 123 | 25°03'.00 N | 79°42'.56 W |
| 124 | 25°00'.30 N | 79°44'.05 W |
| 125 | 24°59'.03 N | 79°44'.48 W |
| 126 | 24°55'.28 N | 79°45'.57 W |
| 127 | 24°44'.18 N | 79°49'.24 W |
| 128 | 24°43'.04 N | 79°49'.38 W |
| 129 | 24°42'.36 N | 79°50'.50 W |
| 130 | 24°41'.47 N | 79°52'.57 W |
| 131 | 24°38'.32 N | 79°59'.58 W |
| 132 | 24°36'.27 N | 80°03'.51 W |
| 133 | 24°33'.18 N | 80°12'.43 W |
| 134 | 24°33'.05 N | 80°13'.21 W |
| 135 | 24°32'.13 N | 80°15'.16 W |
| 136 | 24°31'.27 N | 80°16'.55 W |
| 137 | 24°30'.57 N | 80°17'.47 W |
| 138 | 24°30'.14 N | 80°19'.21 W |
| 139 | 24°30'.06 N | 80°19'.44 W |
| 140 | 24°29'.38 N | 80°21'.05 W |
| 141 | 24°28'.18 N | 80°24'.35 W |
| 142 | 24°28'.06 N | 80°25'.10 W |
| 143 | 24°27'.23 N | 80°27'.20 W |
| 144 | 24°26'.30 N | 80°29'.30 W |
| 145 | 24°25'.07 N | 80°32'.22 W |
| 146 | 24°23'.30 N | 80°36'.09 W |
| 147 | 24°22'.33 N | 80°38'.56 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 148 | 24°22'.07 N | 80°39'.51 W |
| 149 | 24°19'.31 N | 80°45'.21 W |
| 150 | 24°19'.16 N | 80°45'.47 W |
| 151 | 24°18'.38 N | 80°46'.49 W |
| 152 | 24°18'.35 N | 80°46'.54 W |
| 153 | 24°09'.51 N | 80°59'.47 W |
| 154 | 24°09'.48 N | 80°59'.51 W |
| 155 | 24°08'.58 N | 81°01'.07 W |
| 156 | 24°08'.30 N | 81°01'.51 W |
| 157 | 24°08'.26 N | 81°01'.57 W |
| 158 | 24°07'.28 N | 81°03'.06 W |
| 159 | 24°02'.20 N | 81°09'.05 W |
| 160 | 24°00'.00 N | 81°11'.16 W |
| 161 | 23°55'.32 N | 81°12'.55 W |
| 162 | 23°53'.52 N | 81°19'.43 W |
| 163 | 23°50'.52 N | 81°29'.59 W |
| 164 | 23°50'.02 N | 81°39'.59 W |
| 165 | 23°49'.05 N | 81°49'.59 W |
| 166 | 23°49'.05 N | 82°00'.11 W |
| 167 | 23°49'.42 N | 82°09'.59 W |
| 168 | 23°51'.14 N | 82°24'.59 W |
| 169 | 23°51'.14 N | 82°39'.59 W |
| 170 | 23°49'.42 N | 82°48'.53 W |
| 171 | 23°49'.32 N | 82°51'.11 W |
| 172 | 23°49'.24 N | 82°59'.59 W |
| 173 | 23°49'.52 N | 83°14'.59 W |
| 174 | 23°51'.22 N | 83°25'.49 W |
| 175 | 23°52'.27 N | 83°33'.01 W |
| 176 | 23°54'.04 N | 83°41'.35 W |
| 177 | 23°55'.47 N | 83°48'.11 W |
| 178 | 23°58'.38 N | 83°59'.59 W |
| 179 | 24°09'.37 N | 84°29'.27 W |
| 180 | 24°13'.20 N | 84°38'.39 W |
| 181 | 24°16'.41 N | 84°46'.07 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 182 | 24°23'.30 N | 84°59'.59 W |
| 183 | 24°26'.37 N | 85°06'.19 W |
| 184 | 24°38'.57 N | 85°31'.54 W |
| 185 | 24°44'.17 N | 85°43'.11 W |
| 186 | 24°53'.57 N | 85°59'.59 W |
| 187 | 25°10'.44 N | 86°30'.07 W |
| 188 | 25°43'.15 N | 86°21'.14 W |
| 189 | 26°13'.13 N | 86°06'.45 W |
| 190 | 26°27'.22 N | 86°13'.15 W |
| 191 | 26°33'.46 N | 86°37'.07 W |
| 192 | 26°01'.24 N | 87°29'.35 W |
| 193 | 25°42'.25 N | 88°33'.00 W |
| 194 | 25°46'.54 N | 90°29'.41 W |
| 195 | 25°44'.39 N | 90°47'.05 W |
| 196 | 25°51'.43 N | 91°52'.50 W |
| 197 | 26°17'.44 N | 93°03'.59 W |
| 198 | 25°59'.55 N | 93°33'.52 W |
| 199 | 26°00'.32 N | 95°39'.27 W |
| 200 | 26°00'.33 N | 96°48'.30 W |
| 201 | 25°58'.32 N | 96°55'.28 W |
| 202 | 25°58'.15 N | 96°58'.41 W |
| 203 | 25°57'.58 N | 97°01'.54 W |
| 204 | 25°57'.41 N | 97°05'.08 W |
| 205 | 25°57'.24 N | 97°08'.21 W |
| 206 | 25°57'.24 N | 97°08'.47 W |

.3 the sea area located off the coasts of the Hawaiian Islands of Hawai'i, Maui, Oahu, Moloka'i, Ni'ihau, Kaua'i, Lana'i and Kaho'olawe, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 1 | 22°32'.54 N | 153°00'.33 W |
| 2 | 23°06'.05 N | 153°28'.36 W |
| 3 | 23°32'.11 N | 154°02'.12 W |
| 4 | 23°51'.47 N | 154°36'.48 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 5 | 24°21'.49 N | 155°51'.13 W |
| 6 | 24°41'.47 N | 156°27'.27 W |
| 7 | 24°57'.33 N | 157°22'.17 W |
| 8 | 25°13'.41 N | 157°54'.13 W |
| 9 | 25°25'.31 N | 158°30'.36 W |
| 10 | 25°31'.19 N | 159°09'.47 W |
| 11 | 25°30'.31 N | 159°54'.21 W |
| 12 | 25°21'.53 N | 160°39'.53 W |
| 13 | 25°00'.06 N | 161°38'.33 W |
| 14 | 24°40'.49 N | 162°13'.13 W |
| 15 | 24°15'.53 N | 162°43'.08 W |
| 16 | 23°40'.50 N | 163°13'.00 W |
| 17 | 23°03'.20 N | 163°32'.58 W |
| 18 | 22°20'.09 N | 163°44'.41 W |
| 19 | 21°36'.45 N | 163°46'.03 W |
| 20 | 20°55'.26 N | 163°37'.44 W |
| 21 | 20°13'.34 N | 163°19'.13 W |
| 22 | 19°39'.03 N | 162°53'.48 W |
| 23 | 19°09'.43 N | 162°20'.35 W |
| 24 | 18°39'.16 N | 161°19'.14 W |
| 25 | 18°30'.31 N | 160°38'.30 W |
| 26 | 18°29'.31 N | 159°56'.17 W |
| 27 | 18°10'.41 N | 159°14'.08 W |
| 28 | 17°31'.17 N | 158°56'.55 W |
| 29 | 16°54'.06 N | 158°30'.29 W |
| 30 | 16°25'.49 N | 157°59'.25 W |
| 31 | 15°59'.57 N | 157°17'.35 W |
| 32 | 15°40'.37 N | 156°21'.06 W |
| 33 | 15°37'.36 N | 155°22'.16 W |
| 34 | 15°43'.46 N | 154°46'.37 W |
| 35 | 15°55'.32 N | 154°13'.05 W |
| 36 | 16°46'.27 N | 152°49'.11 W |
| 37 | 17°33'.42 N | 152°00'.32 W |
| 38 | 18°30'.16 N | 151°30'.24 W |
| 39 | 19°02'.47 N | 151°22'.17 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 40 | 19°34'.46 N | 151°19'.47 W |
| 41 | 20°07'.42 N | 151°22'.58 W |
| 42 | 20°38'.43 N | 151°31'.36 W |
| 43 | 21°29'.09 N | 151°59'.50 W |
| 44 | 22°06'.58 N | 152°31'.25 W |
| 45 | 22°32'.54 N | 153°00'.33 W |

3

The United States Caribbean Sea area includes:

.1 the sea area located off the Atlantic and Caribbean coasts of the Commonwealth of Puerto Rico and the United States Virgin Islands, enclosed by geodesic lines connecting the following coordinates:

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 1 | 17°18'.37 N | 67°32'.14 W |
| 2 | 19°11'.14 N | 67°26'.45 W |
| 3 | 19°30'.28 N | 65°16'.48 W |
| 4 | 19°12'.25 N | 65°06'.08 W |
| 5 | 18°45'.13 N | 65°00'.22 W |
| 6 | 18°41'.14 N | 64°59'.33 W |
| 7 | 18°29'.22 N | 64°53'.51 W |
| 8 | 18°27'.35 N | 64°53'.22 W |
| 9 | 18°25'.21 N | 64°52'.39 W |
| 10 | 18°24'.30 N | 64°52'.19 W |
| 11 | 18°23'.51 N | 64°51'.50 W |
| 12 | 18°23'.42 N | 64°51'.23 W |
| 13 | 18°23'.36 N | 64°50'.17 W |
| 14 | 18°23'.48 N | 64°49'.41 W |
| 15 | 18°24'.11 N | 64°49'.00 W |
| 16 | 18°24'.28 N | 64°47'.57 W |
| 17 | 18°24'.18 N | 64°47'.01 W |
| 18 | 18°23'.13 N | 64°46'.37 W |
| 19 | 18°22'.37 N | 64°45'.20 W |
| 20 | 18°22'.39 N | 64°44'.42 W |
| 21 | 18°22'.42 N | 64°44'.36 W |
| 22 | 18°22'.37 N | 64°44'.24 W |
| 23 | 18°22'.39 N | 64°43'.42 W |
| 24 | 18°22'.30 N | 64°43'.36 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 25 | 18°22'.25 N | 64°42'.58 W |
| 26 | 18°22'.26 N | 64°42'.28 W |
| 27 | 18°22'.15 N | 64°42'.03 W |
| 28 | 18°22'.22 N | 64°40'.60 W |
| 29 | 18°21'.57 N | 64°40'.15 W |
| 30 | 18°21'.51 N | 64°38'.23 W |
| 31 | 18°21'.22 N | 64°38'.16 W |
| 32 | 18°20'.39 N | 64°38'.33 W |
| 33 | 18°19'.15 N | 64°38'.14 W |
| 34 | 18°19'.07 N | 64°38'.16 W |
| 35 | 18°17'.23 N | 64°39'.38 W |
| 36 | 18°16'.43 N | 64°39'.41 W |
| 37 | 18°11'.33 N | 64°38'.58 W |
| 38 | 18°03'.02 N | 64°38'.03 W |
| 39 | 18°02'.56 N | 64°29'.35 W |
| 40 | 18°02'.51 N | 64°27'.02 W |
| 41 | 18°02'.30 N | 64°21'.08 W |
| 42 | 18°02'.31 N | 64°20'.08 W |
| 43 | 18°02'.03 N | 64°15'.57 W |
| 44 | 18°00'.12 N | 64°02'.29 W |
| 45 | 17°59'.58 N | 64°01'.04 W |
| 46 | 17°58'.47 N | 63°57'.01 W |
| 47 | 17°57'.51 N | 63°53'.54 W |
| 48 | 17°56'.38 N | 63°53'.21 W |
| 49 | 17°39'.40 N | 63°54'.53 W |
| 50 | 17°37'.08 N | 63°55'.10 W |
| 51 | 17°30'.21 N | 63°55'.56 W |
| 52 | 17°11'.36 N | 63°57'.57 W |
| 53 | 17°05'.00 N | 63°58'.41 W |
| 54 | 16°59'.49 N | 63°59'.18 W |
| 55 | 17°18'.37 N | 67°32'.14 W |

Tillägg VIII

Formulär för det Internationella energieffektivitetscertifikatet (IEE-certifikatet)

INTERNATIONELLT ENERGIEFFEKTIVITETSCERTIFIKAT

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1997 års ändringsprotokoll, i ändrad lydelse, till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll från år 1978 (nedan kallad "konventionen") av den bemyndigande regeringen i

.....
(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats av.....
*(fullständigt namn på den person eller institution som bemyndigats
i enlighet med konventionens bestämmelser)*

Fartygets uppgifter

Fartygets namn

Registreringsnummer eller signalbokstäver.....

Registreringshamn.....

Bruttodräktighet.....

IMO-nummer.....

HÄRMED INTYGAS

- 1 att fartyget har besiktats i enlighet med regel 5 stycke 4 i bilaga VI till konventionen, och
- 2 att fartyget vid besiktningen har konstaterats uppfylla de tillämpliga kraven i reglerna 22, 23, 24, 25 och 26.

Datum för slutförande av besiktningen som ligger till grund för detta
certifikat:.....(dd/mm/åååå)

Utfärdat i.....
(orten där certifikatet utfärdats)

(dd/mm/åååå):.....
(datum för utfärdande) *(underskrift av behörigen auktoriserad
tjänsteman som utfärdar certifikatet)*

(myndighetens sigill eller stämpel)

Appendix VIII

Form of International Energy Efficiency (IEE) Certificate

INTERNATIONAL ENERGY EFFICIENCY CERTIFICATE

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
*(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)*

Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Gross tonnage

IMO Number.....

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 5.4 of Annex VI to the Convention; and
- 2 That the survey shows that the ship complies with the applicable requirements in regulations 22, 23, 24, 25 and 26.

Completion date of survey on which this Certificate is based:(dd/mm/yyyy)

Issued at
(place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy)
(date of issue)
*(signature of duly authorized
official issuing the certificate)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

**Tillägg till det Internationella energieffektivitetscertifikatet
(IEE-certifikatet)**

**REDOGÖRELSE FÖR BYGGSÄTT RELATERAD TILL
ENERGIEFFEKTIVITET**

Anmärkningar:

- | | |
|---|---|
| 1 | Denna redogörelse ska permanent fogas till IEE-certifikatet. IEE-certifikatet ska alltid finnas tillgängligt ombord på fartyget. |
| 2 | Redogörelsen ska åtminstone finnas på engelska, franska eller spanska. Om den utfärdande fördragsslutande partens officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelse. |
| 3 | Svaren införs i rutan antingen med ett kryss (x) för ”ja” eller ”tillämpas” eller streck (-) för ”nej” eller ”tillämpas inte”. |
| 4 | Om inget annat anges avser hänvisningarna till reglerna i denna redogörelse reglerna i bilaga VI till konventionen och hänvisningarna till resolutionerna och cirkulären avser Internationella sjöfartsorganisationens resolutioner och cirkulär. |

1 Uppgifter om fartyget

- 1.1 Fartygets namn
- 1.2 IMO-nummer
- 1.3 Datum för byggnadskontraktet.....
- 1.4 Datum för väsentlig ombyggnad (vid behov).....
- 1.5 Bruttodräktighet.....
- 1.6 Dödvikt.....
- 1.7 Fartygets typ.....

2 Framdrivningsmaskineri

- 2.1 Dieseldrivet framdrivningsmaskineri.....
- 2.2 Diesel-elektriskt framdrivningsmaskineri.....
- 2.3 Turbindrivet framdrivningsmaskineri.....
- 2.4 Hybriddrivet framdrivningsmaskineri.....
- 2.5 Annat framdrivningsmaskineri än vad som anges ovan.....

3 Uppnått designindex för energieffektivitet (EEDI-index)

- 3.1 Det uppnådda EEDI-indexet enligt regel 22 stycke 1 har beräknats utifrån de uppgifter som ingår i det tekniska EEDI-dokument som anger sättet för uträkningen av EEDI-indexet.....□
 Det uppnådda EEDI-indexet är.....gram koldioxid per ton-mile
- 3.2 Det uppnådda EEDI-indexet har inte beräknats eftersom
- 3.2.1 fartyget befrias med stöd av regel 22 stycke 1 eftersom fartyget inte är ett nytt fartyg enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 18.....□
- 3.2.2 framdrivningsmaskineriets typ befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□
- 3.2.3 kravet i regel 22 inte tillämpas av fartygets administration i enlighet med regel 19 stycke 4...□
- 3.2.4 fartygstypen befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□

4 Erfordrat EEDI-index

- 4.1 Det erfordrade EEDI-indexet är.....gram koldioxid per ton-mile
- 4.2 Det erfordrade EEDI-indexet tillämpas inte eftersom
- 4.2.1 fartyget befrias med stöd av regel 24 stycke 1 eftersom fartyget inte är ett nytt fartyg enligt definitionen i regel 2 stycke 2 punkt 18.....□
- 4.2.2 framdrivningsmaskineriets typ befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□
- 4.2.3 kravet i regel 24 inte tillämpas av fartygets administration i enlighet med regel 19 stycke 4...□
- 4.2.4 fartygstypen befrias i enlighet med regel 24 stycke 1.....□
- 4.2.5 fartygets kapacitet är mindre än gränsen för minimikapaciteten enligt tabell 1 i regel 24 stycke 2.....□

5 Uppnått energieffektivitetsindex för existerande fartyg (EEXI-index)

- 5.1 Det uppnådda EEXI-indexet enligt regel 23 stycke 1 har beräknats med beaktande av anvisningarna som utarbetats av organisationen.....□
 Det uppnådda EEXI-indexet är.....gram koldioxid per ton-mile
- 5.2 Det uppnådda EEXI-indexet har inte beräknats eftersom
- 5.2.1 framdrivningsmaskineriets typ befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□
- 5.2.2 fartygstypen befrias i enlighet med regel 23 stycke 1.....□

6 Erfordrat EEXI-index

- 6.1 Det erfordrade EEXI-indexet är.....gram koldioxid per ton-mile enligt regel 25
- 6.2 Det erfordrade EEXI-indexet tillämpas inte eftersom
 - 6.2.1 framdrivningsmaskineriets typ befrias i enlighet med regel 19 stycke 3.....□
 - 6.2.2 fartygstypen befrias i enlighet med regel 25 stycke 1.....□
 - 6.2.3 fartygets kapacitet är mindre än gränsen för minimikapaciteten enligt tabell 3 i regel 25 stycke 1.....□

7 Hanteringsplan för fartygets energieffektivitet

- 7.1 Fartyget har en handlingsplan för energieffektivitet (SEEMP-plan) i enlighet med regel 26....□

8 Tekniskt EEDI-dokument

- 8.1 Ett tekniskt EEDI-dokument enligt regel 22 stycke 1 har bifogats till IEE-certifikatet.....□
 - 8.1.1 Det tekniska EEDI-dokumentets identifikations-/kontrollnummer.....
 - 8.1.2 Datum för granskning av det tekniska EEDI-dokumentet.....

9 Tekniskt EEXI-dokument

- 9.1 Ett tekniskt EEXI-dokument enligt regel 23 stycke 1 har bifogats till IEE-certifikatet.....□
 - 9.1.1 Det tekniska EEXI-dokumentets identifikations-/kontrollnummer.....
 - 9.1.2 Datum för granskning av det tekniska EEXI-dokumentet.....
- 9.2 Ett tekniskt EEXI-dokument har inte bifogats till IEE-certifikatet eftersom det uppnådda EEDI- indexet används som ett alternativ till det uppnådda EEXI-indexet.....□

HÄRMED INTYGAS att denna redogörelse är riktig till alla delar.

Utfärdat i.....
(ort för utfärdande av redogörelsen)

(dd/mm/åååå):.....

(datum för utfärdande)

*(underskrift av tjänsteman
behörigen auktoriserad för
utfärdande av redogörelsen)*

(myndighetens sigill eller stämpel)

**Supplement to the International Energy Efficiency Certificate
(IEE Certificate)**

**RECORD OF CONSTRUCTION RELATING TO ENERGY
EFFICIENCY**

Notes:

- | | |
|---|---|
| 1 | This Record shall be permanently attached to the IEE Certificate. The IEE Certificate shall be available on board the ship at all times. |
| 2 | The Record shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing Party is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy. |
| 3 | Entries in boxes shall be made by inserting either: a cross (x) for the answers "yes" and "applicable"; or a dash (-) for the answers "no" and "not applicable", as appropriate. |
| 4 | Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations in Annex VI of the Convention, and resolutions or circulars refer to those adopted by the International Maritime Organization. |

1 Particulars of ship

- 1.1 Name of ship
- 1.2 IMO Number
- 1.3 Date of building contract
- 1.4 Date of major conversion (if applicable)
- 1.5 Gross tonnage
- 1.6 Deadweight
- 1.7 Type of ship

2 Propulsion system

- 2.1 Diesel propulsion
- 2.2 Diesel-electric propulsion
- 2.3 Turbine propulsion
- 2.4 Hybrid propulsion
- 2.5 Propulsion system other than any of the above

3 Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI)

- 3.1 The attained EEDI in accordance with regulation 22.1 is calculated based on the information contained in the EEDI technical file, which also shows the process of calculating the attained EEDI.

The attained EEDI is: grams-CO₂/tonne-nautical mile
- 3.2 The attained EEDI is not calculated, as:
 - 3.2.1 the ship is exempt under regulation 22.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.2.18
 - 3.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 ..
 - 3.2.3 the requirement of regulation 22 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4
 - 3.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 22.1

4 Required EEDI

- 4.1 Required EEDI is: grams-CO₂/tonne-mile
- 4.2 The required EEDI is not applicable, as:
 - 4.2.1 the ship is exempt under regulation 24.1 as it is not a new ship as defined in regulation 2.2.18
 - 4.2.2 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 ..
 - 4.2.3 the requirement of regulation 24 is waived by the ship's Administration in accordance with regulation 19.4
 - 4.2.4 the type of ship is exempt in accordance with regulation 24.1
 - 4.2.5 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in table 1 of regulation 24.2
.....

5 Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)

- 5.1 The attained EEXI in accordance with regulation 23.1 is calculated taking into account the guidelines⁴ developed by the Organization.....
The attained EEXI is: grams-CO₂/tonne-mile
- 5.2 The attained EEXI is not calculated, as:
 - 5.2.1 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3..
 - 5.2.2 the type of ship is exempt in accordance with regulation 23.1.....

6 Required EEXI

- 6.1 The required EEXI is: grams-CO₂/tonne-mile in accordance with regulation 25
- 6.2 The required EEXI is not applicable, as:
 - 6.2.1 the type of propulsion system is exempt in accordance with regulation 19.3 ...
 - 6.2.2 the type of ship is exempt in accordance with regulation 25.1.....
 - 6.2.3 the ship's capacity is below the minimum capacity threshold in table 3 of regulation 25.1.....

7 Ship Energy Efficiency Management Plan

- 7.1 The ship is provided with a Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) in compliance with regulation 26

8 EEDI technical file

- 8.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEDI technical file in compliance with regulation 22.1
- 8.1.1 The EEDI technical file identification/verification number.
- 8.1.2 The EEDI technical file verification date

9 EEXI technical file

- 9.1 The IEE Certificate is accompanied by the EEXI technical file in compliance with regulation 23.1
- 9.1.1 The EEXI technical file identification/verification number
- 9.1.2 The EEXI technical file verification date
- 9.2 The IEE Certificate is not accompanied by the EEXI technical file as the attained EEDI is used as an alternative to the attained EEXI

THIS ISTO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at
(place of issue of the Record)

(dd/mm/yyyy):
(date of issue)

.....
(signature of duly authorized official issuing the Record)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Tillägg IX

Uppgifter som ska lämnas till IMO:s databas över fartygs förbrukning av bränsolja

Fartygets identifikationsuppgifter

IMO-nummer.....

Kalenderårets period då uppgifterna lämnas

Startdatum (dd/mm/ååå)

Slutdatum (dd/mm/åååå)

Fartygets tekniska egenskaper

Fartygstyp enligt definitionen i regel 2 i denna bilaga eller annan fartygstyp (ska anges)

.....

Bruttodräktighet (GT)

Nettodräktighet (NT)

Dödviktston (DWT)

Uteffekt (nominell effekt) på över 130 kW på huvud- eller hjälpförbränningsmotorerna (ska anges i kW).....

EEDI-index (om det tillämpas).....

Isklass.....

Förbrukning av bränsolja enligt bränsoljetyp i ton och metoder som använts för insamling av data över bränsolförbrukning

Transportsträcka

Resetimmar

Appendix IX

Information to be submitted to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database

Identity of the ship

IMO Number

Period of calendar year for which the data is submitted

Start date (dd/mm/yyyy)

End date (dd/mm/yyyy)

Technical characteristics of the ship

Ship type, as defined in regulation 2 of this Annex or other (to be stated)

Gross tonnage (GT)

Net tonnage (NT)

Deadweight tonnage (DWT)

Power output (rated power) of main and auxiliary reciprocating internal combustion engines over 130 kW (to be stated in kW)

EEDI (if applicable)

Ice class

Fuel oil consumption, by fuel oil type in metric tonnes and methods used for collecting fuel oil consumption data

Distance travelled

Hours under way

Tillägg X

**Formulär för försäkran om överensstämmelse – rapportering av brännoljaförbrukning
och operativ koldioxidintensitetsklassificering**

**FÖRSÄKRAN OM ÖVERENSSTÄMMELSE – RAPPORTERING AV
BRÄNNOLJEFÖRBRUKNING OCH OPERATIV
KOLDIOXIDINTENSITETSKLASSIFICERING**

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1997 års ändringsprotokoll, i ändrad lydelse, till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll från år 1978 (nedan kallad "konventionen") av den bemyndigande regeringen i

.....
(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats av.....
*(fullständigt namn på den person eller institution som bemyndigats i
enlighet med konventionens bestämmelser)*

Fartygets uppgifter

Fartygets namn.....
Registreringsnummer eller signalbokstäver.....
IMO-nummer.....
Registreringshamn.....
Bruttodräktighet.....
Dödvikt.....
Fartygstyp.....

HÄRMED MEDDELAS ATT

- 1 fartyget har lämnat uppgifterna som krävs enligt regel 27 i bilaga VI till konventionen till administrationen, uppgifterna omfattar fartygets verksamhet under perioden (dd/mm/åååå)–(dd/mm/åååå),
- 2 uppgifterna har samlats in och rapporterats i enlighet med de metoder och förfaranden som presenteras i fartygets SEEMP-plan som var i kraft under perioden (dd/mm/åååå)– (dd/mm/åååå),

- 3 fartygets uppnådda årliga operativa CII-indikator under perioden
(dd/mm/åååå)– (dd/mm/åååå) var för fartyg som enligt regel 28
stycke 1 och 2 i bilaga VI till konventionen omfattas av regel 28,
4 för den här perioden får fartygen följande årliga operativa
koldioxidintensitetsklassificering:

A B C D E

- för fartyg som enligt regel 28 i bilaga VI till konventionen omfattas av regel
28, och
5 en korrigerande handlingsplan har utarbetats och inkluderats i SEEMP-planen
(för fartyg som omfattas av regel 28 och som klassificerats som D i tre på
varandra följande år eller som E)

Denna försäkran om överensstämmelse är giltig till den (dd/mm/åååå).....

Utfärdat i.....

(ort där intyget utfärdats)

(dd/mm/åååå):.....

(datum för utfärdande)

.....
*(underskrift av tjänsteman
behörigen auktoriserad för
utfärdande av intyget)*

(myndighetens sigill eller stämpel)

Appendix X

Form of Statement of Compliance - Fuel Oil Consumption Reporting and Operational Carbon Intensity rating

STATEMENT OF COMPLIANCE - FUEL OIL CONSUMPTION REPORTING AND OPERATIONAL CARBON INTENSITY RATING

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
(full designation of the competent person or organization authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of ship

Name of ship
Distinctive number or letters
IMO Number
Port of registry
Gross tonnage
Deadweight.
Type of ship

THIS IS TO DECLARE THAT:

- 1 the ship has submitted to this Administration the data required by regulation 27 of Annex VI to the Convention, covering ship operations from (dd/mm/yyyy) to (dd/mm/yyyy);
- 2 the data was collected and reported in accordance with the methodology and processes set out in the ship's SEEMP that was in effect over the period from (dd/mm/yyyy) to (dd/mm/yyyy);

3 the attained annual operational CII of the ship from (dd/mm/yyyy) through
(dd/mm/yyyy) was: pursuant to regulations 28.1 and 28.2 of Annex VI of
4 the Convention, for ships to which regulation 28 applies;
the annual operational carbon intensity of the ship in this period is rated as

A B C D E

5 in accordance with regulation 28 of Annex VI to the Convention, for a ship to
which regulation 28 applies; and
a corrective action plan has been developed and included in the SEEMP (for a
ship to which regulation 28 applies, rated as D for three consecutive years or
rated as E)

This Statement of Compliance is valid until (dd/mm/yyyy)

Issued at

(place of issue of the Statement)

(dd/mm/yyyy):

(date of issue)

.....

*(signature of duly authorized
official issuing the Statement)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

Tillägg XI

Formulär för dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar

**DISPENS CERTIFIKAT FÖR DET INTERNATIONELLA
LUFTFÖRORENINGSINTYGET FÖR OBEMANNADE ICKE-SJÄLVGÅENDE
PRÅMAR**

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1997 års ändringsprotokoll, i ändrad lydelse, till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, ändrad genom därtill hörande protokoll från år 1978 (nedan kallad "konventionen") av den bemyndigande regeringen i

.....
(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats av
*(fullständigt namn på den person eller institution som bemyndigats
i enlighet med konventionens bestämmelser)*

Fartygets uppgifter

Fartygets namn.....
Registreringsnummer eller signalbokstäver
IMO-nummer
Registreringshamn.....
Bruttodräktighet.....

HÄRMES INTYGAS

- 1 att den obemannade icke-självgående pråmen har besiktats i enlighet med regel 3 stycke 4 i bilaga VI till konventionen,
- 2 att besiktningen visar att den obemannade icke-självgående pråmen
 - .1 inte drivs mekaniskt,
 - .2 inte har system, utrustning och/eller maskiner installerade som kan generera utsläpp som kontrolleras genom bilaga VI till konventionen, och
 - .3 varken har personer eller levande djur ombord, och
- 3 att den obemannade icke-självgående pråmen enligt regel 3 stycke 4 i bilaga VI till konventionen är befriad från certifikat och relaterade besiktningskrav enligt regel 5 stycke 1 och regel 6 stycke 1 i bilaga VI till konventionen.

Certifikatet är giltigt till den (dd/mm/åååå)

förutsatt att förutsättningarna för undantaget kvarstår.

Datum för slutförande av besiktningen som ligger till grund för detta certifikat (dd/mm/åååå)

Utfärdat i.....

(orten där certifikatet utfärdats)

(dd/mm/åååå):.....

(datum för utfärdande)

.....

*(underskrift av behörigen
auktoriserad tjänsteman som
utfärdar intyget)*

(myndighetens sigill eller stämpel)

Appendix XI

Form of Exemption Certificate for UNSP Barges

**INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION EXEMPTION CERTIFICATE
FOR UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES**

Issued under the provisions of the Protocol of 1997, as amended, to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
*(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)*

Particulars of ship

Name of ship
Distinctive number or letters
IMO Number
Port of registry
Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY THAT:

- 1 the UNSP barge has been surveyed in accordance with regulation 3.4 of Annex VI to the Convention;
- 2 the survey shows that the UNSP barge:
 - .1 is not propelled by mechanical means;
 - .2 has no system, equipment and/or machinery fitted that may generate emissions controlled by Annex VI to the Convention; and
 - .3 has neither persons nor living animals on board; and
- 3 the UNSP barge is exempted, under regulation 3.4 of Annex VI to the Convention from the certification and related survey requirements of regulations 5.1 and 6.1 of Annex VI to the Convention.

This Certificate is valid until (dd/mm/yyyy)

subject to the exemption conditions being maintained.

Completion date of the survey on which this Certificate is based (dd/mm/yyyy)

Issued at
(place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy):
(date of issue)

.....
*(signature of duly authorized
official issuing the certificate)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)

VIIVA

RESOLUTION MEPC.330(76)

(AV DEN 17 JUNI 2021)

**ÄNDRINGAR I BILAGAN TILL 1973
ÅRS INTERNATIONELLA
KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE
AV FÖRORENING FRÅN FARTYG, I
ÄNDRAD LYDELSE GENOM 1978 ÅRS
PROTOKOLL SOM HÖR DÄRTILL**

**Ändringar i bilaga I och IV till
MARPOL-konventionen**

**(Obemannade icke-självgående pråmar
undantas från vissa besiktnings- och
certifieringskrav)**

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN
MARINA MILJÖN,

SOM ERINRAR om artikel 38 punkt a) i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som kommittén för skydd av den marina miljön anförtrots genom internationella konventioner om förhindrande och övervakning av förorening av havet från fartyg,

SOM OCKSÅ ERINRAR OM artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i ändrad lydelse genom 1978 års protokoll som hör därtill (MARPOL-konventionen) som fastställer ändringsförfarandet och ger behöriga organ i organisationen i uppgift att pröva och anta ändringar,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sin 76:e session, de föreslagna ändringarna i bilaga I och IV till MARPOL-konventionen om undantag för obemannade icke-självgående pråmar från vissa besiktnings- och certifieringskrav som har delgivits i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt a) i MARPOL-konventionen,

RESOLUTION MEPC.330(76)

(ADOPTED ON 17 JUNE 2021)

**AMENDMENTS TO THE ANNEX OF
THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS
MODIFIED BY THE PROTOCOL OF
1978 RELATING THERETO**

**Amendments to MARPOL Annexes I and
IV**

**(Exemption of unmanned non-self-
propelled barges from certain survey and
certification requirements)**

THE MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL), which specifies the amendment procedure and confers upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments thereto,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, proposed amendments to MARPOL Annexes I and IV concerning the exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from survey and certification requirements, which were circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

1 SOM ANTAR, i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt d) i MARPOL-konventionen, ändringarna i bilaga I och IV till MARPOL-konventionen, vars text finns i bilagan till denna resolution,

2 BESLUTAR, i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt f) iii) i MARPOL-konventionen, att ändringarna ska anses antagna den 1 maj 2022 om inte minst än en tredjedel av fördragsslutande parterna eller fördragsslutande parter vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet före detta datum har meddelat organisationen att de motsätter sig ändringarna,

3 UPPMANAR de fördragsslutande parterna att uppmärksamma att ändringarna i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt g) ii) i MARPOL-konventionen träder i kraft den 1 november 2022 sedan de antagits i enlighet med stycke 2,

4 BEGÄR att generalsekreteraren i enlighet med artikel 16 stycke 2 punkt e) i MARPOL-konventionen sänder bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i dess i bilagor till alla fördragsslutande parter i MARPOL-konventionen,

5 BEGÄR DESSUTOM att generalsekreteraren sänder kopior av denna resolution och dess bilagor till de medlemmar i organisationen som inte är fördragsslutande parter i MARPOL-konventionen.

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of MARPOL, amendments to MARPOL Annexes I and IV, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 May 2022 unless prior to that date not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 November 2022 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annexes to all Parties to MARPOL;

5 REQUESTS ALSO the Secretary-General to transmit copies of the present resolution

and its annexes to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

BILAGA

ÄNDRINGAR I BILAGA I TILL MARPOL-KONVENTIONEN

**(Obemannade icke-självgående pråmar
undantas från vissa besiktnings- och
certifieringskrav)**

Regel 1

Definitioner

1 Ett nytt stycke 40 fogas enligt följande:

"40 En obemannad icke-självgående pråm avser en pråm

- .1 som inte drivs mekaniskt,
- .2 som inte transporterar olja (som definieras i regel 1 stycke 1 i denna bilaga),
- .3 i vilken det inte installerats något maskineri som kan använda olja eller generera oljeavfall (sludgeolja),
- .4 som inte har en oljetank, smörjoljetank, tank för oljigt länsvatten och tank för oljeavfall (sludgeolja), och
- .5 som varken har personer eller levande djur ombord."

Regel 3

Undantag och befrielser

2 Stycke 2 ersätts med följande:

"2 Uppgifter om ett sådant undantag, förutom undantag enligt stycke 7 i denna regel, som administrationen har beviljat ska nämnas i certifikatet som avses i regel 7 i denna bilaga."

3 Ett nytt stycke 7 fogas enligt följande:

"7 Administrationen kan befria en obemannad icke-självgående pråm från kraven i regel 6 stycke 1 och regel 7 stycke 1 i denna bilaga med ett dispenscertifikat för det internationella luftskyddscertifikatet för obemannade självgående pråmar för högst fem år förutsatt att den obemannade icke-självgående pråmen har genomgått en besiktning för att fastställa att villkoren som anges i regel 1 stycke 40 punkt 1–5 uppfylls.

Regel 8

Certifikat som utfärdats eller godkänts av en annan regering

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX I

**(Exemption of UNSP barges from certain
survey and certification requirements)**

Regulation 1

Definitions

1 A new paragraph 40 is added as follows:

"40 Unmanned non-self-propelled (UNSP) barge means a barge that:

- .1 is not propelled by mechanical means;
- .2 carries no oil (as defined in regulation 1.1 of this Annex);
- .3 has no machinery fitted that may use oil or generate oil residue (sludge);
- .4 has no oil fuel tank, lubricating oil tank, oily bilge water holding tank and oil residue (sludge) tank; and
- .5 has neither persons nor living animals on board."

Regulation 3

Exemptions and waivers

2 Paragraph 2 is replaced by the following:

"2 Particulars of any such exemption, except those under paragraph 7 of this regulation, granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in regulation 7 of this Annex."

3 A new paragraph 7 is added as follows:

"7 The Administration may exempt a UNSP barge from the requirements of regulations 6.1 and 7.1 of this Annex, by an International Oil Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges, for a period not exceeding five years provided that the UNSP barge has undergone a survey to confirm that the conditions referred to in regulations 1.40.1 to 1.40.5 of this Annex are met.

Regulation 8

Issue of endorsement of certificate by another Government

4 Stycke 4 ersätts med följande:

"4 Internationella oljeskyddscertifikat eller dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar utfärdas inte till fartyg som är berättigade att föra en sådan stats flagg som inte är en fördragsslutande part."

Regel 9

Formulär för dispenscertifikat

5 Det befintliga stycket numreras som stycke 1 och ett nytt stycke 2 fogas enligt följande:

"2 Dispenscertifikatet för det internationella oljeskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar utarbetas i enlighet med formuläret i tillägg IV till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om det utfärdande landets officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelser."

6 Ett nytt tillägg IV fogas enligt följande:

4 Paragraph 4 is replaced by the following:

"4 No International Oil Pollution Prevention Certificate or UNSP Exemption Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party."

Regulation 9

Form of certificate

5 The existing paragraph is numbered as paragraph 1 and a new paragraph 2 is added as follows:

"2 The International Oil Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled Barges shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix IV to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in the event of a dispute or discrepancy."

6 A new appendix IV is added as follows:

”TILLÄGG IV

Formulär för dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar

**DISPENS CERTIFIKAT FÖR DET INTERNATIONELLA
OLJESKYDDSCERTIFIKATET FÖR OBEMANNADE ICKE-SJÄLVGÅENDE
PRÅMAR**

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i ändrad lydelse genom därtill hörande protokoll av år 1978 (nedan kallad ”konventionen”) enligt bemyndigande av regeringen i:

.....
(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats av.....
*(fullständigt namn på den person eller institution som bemyndigats
i enlighet med konventionens bestämmelser)*

Uppgifter om fartyget

Fartygets namn.....
Registreringsnummer eller signalbokstäver.....
Registreringshamn.....
Bruttodräktighet.....

HÄRMES INTYGAS att

- 1 Den obemannade icke-självgående pråmen har besiktats i enlighet med regel 3 stycke 7 i bilaga I till konventionen,
- 2 Besiktningen visar att den obemannade icke-självgående pråmen
 - .1 inte drivs mekaniskt,
 - .2 inte transporterar olja (som definieras i regel 1 stycke 1 i bilaga I till konventionen),
 - .3 inte har något maskineri installerat som kan använda olja eller generera oljeavfall (sludgeolja),

- .4 inte har en oljetank, smörjoljetank, tank för oljigt länsvatten och tank för oljeavfall (sludgeolja), och
- .5 varken har personer eller levande djur ombord, och
- 3 att den obemannade icke-självgående pråmen enligt regel 3 stycke 7 i bilaga I till konventionen är befriad från certifieringskrav och relaterade besiktningsskrav enligt regel 6 stycke 1 och regel 7 stycke 1 i bilaga I till konventionen.

Certifikatet är giltigt till den (dd/mm/åååå).....

förutsatt att förutsättningarna för undantaget kvarstår.

Datum för slutförande av besiktningen som ligger till grund för detta intyg (dd/mm/åååå).....

Utfärdat i.....
(orten där intyget utfärdats)

.....
(datum för utfärdande) (dd/mm/åååå)

.....
(underskrift av behörigen bemyndigad tjänsteman som utfärdar intyget)

(myndighetens sigill eller stämpel) ”

"APPENDIX IV

Form of Exemption Certificate for UNSP Barges

**INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION EXEMPTION CERTIFICATE
FOR UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES**

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, as amended, relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
*(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)*

Particulars of ship

Name of ship

Distinctive number or letters.....

Port of registry

Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the UNSP barge has been surveyed in accordance with regulation 3.7 of Annex I to the Convention;
- 2 That the survey shows that the UNSP barge:
 - .1 is not propelled by mechanical means;
 - .2 carries no oil (as defined in regulation 1.1 of Annex I to the Convention);
 - .3 has no machinery fitted that may use oil or generate oil residue (sludge);
 - .4 has no oil fuel tank, lubricating oil tank, oily bilge water holding tank and oil residue (sludge) tank; and
 - .5 has neither persons nor living animals on board; and

3 That the UNSP barge is exempted, under regulation 3.7 of Annex I to the Convention, from the certification and related survey requirements of regulations 6.1 and 7.1 of Annex I to the Convention.

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy).....

subject to the exemption conditions being maintained.

Completion date of the survey on which this certificate is based (dd/mm/yyyy).....

Issued at
(place of issue of certificate)

.....
(date of issue) (dd/mm/yyyy)

.....
(signature of duly authorized official issuing the certificate)

(seal or stamp of the authority, as appropriate)''

ÄNDRINGAR I BILAGA IV TILL MARPOL-KONVENTIONEN

**(Obemannade icke-självgående pråmar
undantas från vissa besiktnings- och
certifieringskrav)**

Regel 1

Definitioner

1 Ett nytt stycke 16 fogas enligt följande:
"16 En obemannad icke-självgående pråm
avser en pråm som
.1 inte drivs mekaniskt,
.2 varken har personer eller levande djur
ombord,
.3 inte används för att lagra avloppsvatten
under transport, och
.4 inte har arrangemang som kan
generera avloppsvatten såsom definieras i
regel 1 stycke 3 i denna bilaga."

Regel 3

Undantag

2 Regelns rubrik ersätts enligt följande:

"Undantag och befrielser"

3 Ett nytt stycke 2 fogas enligt följande:

"2 Administrationen kan befria en
obemannad icke-självgående pråm från
kraven i regel 4 stycke 1 och regel 5 stycke 1
i denna bilaga med ett dispenscertifikat för
det internationella
avloppsvattenskyddscertifikatet för
obemannade icke-självgående pråmar för
högst fem år förutsatt att pråmen har
genomgått en besiktning för att fastställa att
villkoren som avses i reglerna 1 stycke 16
punkt 1–4 i denna bilaga uppfylls.

Regel 6

Certifikat som utfärdats eller godkänts av en annan regering

4 Stycke 4 ersätts med följande:

"4 Internationella
avloppsvattenskyddscertifikat eller
dispenscertifikat för obemannade icke-
självgående pråmar utfärdas inte till fartyg

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

**(Exemption of UNSP barges from certain
survey and certification requirements)**

Regulation 1

Definitions

1 A new paragraph 16 is added as follows:
"16 Unmanned non-self-propelled (UNSP)
barge means a barge that:
.1 is not propelled by mechanical means;
.2 has neither persons nor living animals
on board;
.3 is not used for holding sewage during
transport; and
.4 has no arrangements that could
produce sewage as defined in regulation
1.3 of this Annex."

Regulation 3

Exceptions

2 The title of the regulation is replaced by
the following:

"Exceptions and exemptions"

3 A new paragraph 2 is added as follows:

"2 The Administration may exempt an
unmanned non-self-propelled (UNSP) barge
from the requirements of regulations 4.1 and
5.1 of this Annex, by an International Sewage
Pollution Prevention Exemption Certificate
for Unmanned Non-self-propelled (UNSP)
Barges, for a period not exceeding 5 years
provided that the barge has undergone a
survey to confirm that the conditions referred
to in regulations 1.16.1 to 1.16.4 of this
Annex are met."

Regulation 6

Issue of endorsement of a Certificate by another Government

4 Paragraph 4 is replaced by the following:

"4 No International Sewage Pollution
Prevention Certificate or UNSP Exemption
Certificate shall be issued to a ship which is
entitled to fly the flag of a State which is not
a Party."

som är berättigade att föra en sådan stats flagg som inte är en fördragsslutande part.”

Regel 7

Formulär för dispenscertifikat

5 Det befintliga stycket numreras som stycke 1 och hänvisningen till ”tillägget” ersätts med ”tillägg 1”.

6 Ett nytt stycke 2 fogas enligt följande:

”2 Dispenscertifikatet för det internationella avloppsvattenskyddscertifikatet för obemannade icke-självgående pråmar utarbetas i enlighet med modellen i tillägg II till denna bilaga åtminstone på engelska, franska eller spanska. Om det utfärdande landets officiella språk också används ska detta ha företräde vid en tvist eller avvikelse.”

Tillägg

7 Det befintliga tillägget numreras som tillägg I och ett nytt tillägg II fogas enligt följande:

Regulation 7

Form of Certificate

5 The existing paragraph is numbered as paragraph 1 and the reference to "appendix" is replaced by "appendix 1".

6 A new paragraph 2 is added as follows:

"2 The International Sewage Pollution Prevention Exemption Certificate for Unmanned Non-self-propelled (UNSP) Barges shall be drawn up in the form corresponding to the model given in appendix II to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in the event of a dispute or discrepancy."

Appendices

7 The existing appendix is numbered as appendix I and a new appendix II is added as follows:

"TILLÄGG II

Formulär för dispenscertifikat för obemannade icke-självgående pråmar

**DISPENS CERTIFIKAT FÖR DET INTERNATIONELLA
AVLOPPSVATTENSKYDDSCERTIFIKATET FÖR OBEMANNADE ICKE-
SJÄLVGÅENDE PRÅMAR**

Utfärdat enligt bestämmelserna i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i ändrad lydelse genom därtill hörande protokoll av år 1978 (nedan ”konventionen”) enligt bemyndigande av regeringen i:

.....
(landets fullständiga namn)

Detta certifikat har utfärdats

av.....
*(fullständigt namn på den person eller institution som bemyndigats
i enlighet med konventionens bestämmelser)*

Uppgifter om fartyget

Fartygets namn

Registreringsnummer eller signalbokstäver.....

Registreringshamn.....

Bruttodräktighet.....

HÄRMES INTYGAS att

- 1 Den obemannade icke-självgående pråmen har besiktats i enlighet med regel 3 stycke 2 i bilaga IV till konventionen,
- 2 Besiktningen visar att den obemannade icke-självgående pråmen
 - .1 inte drivs mekaniskt,
 - .2 varken har personer eller levande djur ombord,
 - .3 inte används för att lagra avloppsvatten under transport, och

- 4 inte har arrangemang som kan generera avloppsvatten såsom definieras i regel 1 stycke 3 i bilaga IV till konventionen, och
- 3 att den obemannade icke-självgående pråmen enligt regel 3 stycke 2 i bilaga IV till konventionen är befriad från certifieringskrav och relaterade besiktningsskrav enligt regel 4 stycke 1 och regel 5 stycke 1 i bilaga IV till konventionen.

Certifikatet är giltigt till den *(dd/mm/åååå)*.....

förutsatt att förutsättningarna för undantaget kvarstår.

Datum för slutförande av besiktningen som ligger till grund för detta intyg
(dd/mm/åååå).....

Utfärdat i.....
(orten där intyget utfärdats)

.....
(datum för utfärdande) (dd/mm/åååå):

.....
(underskrift av behörigen bemyndigad tjänsteman som utfärdar intyget)

(myndighetens sigill eller stämpel)''

"APPENDIX II

Form of Exemption Certificate for UNSP Barges

**INTERNATIONAL SEWAGE POLLUTION PREVENTION EXEMPTION
CERTIFICATE FOR UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES**

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, as amended, relating thereto (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of:

.....
(full designation of the country)

by
*(full designation of the competent person or organization
authorized under the provisions of the Convention)*

Particulars of ship

Name of ship
Distinctive number or letters
Port of registry
Gross tonnage

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the unmanned non-self-propelled (UNSP) barge has been surveyed in accordance with regulation 3.2 of Annex IV to the Convention;
- 2 That the survey shows that the unmanned non-self-propelled (UNSP) barge:
 - .1 is not propelled by mechanical means;
 - .2 has neither persons nor living animals on board;
 - .3 is not used for holding sewage during transport; and
 - .4 has no arrangements that could produce sewage as defined in regulation 1.3 of Annex IV to the Convention; and
- 3 That the UNSP barge is exempted, under regulation 3.2 of Annex IV to the Convention, from the certification and related survey requirements of regulations 4.1 and 5.1 of Annex IV to the Convention.

This certificate is valid until *(dd/mm/yyyy)*.....

subject to the exemption conditions being maintained.

Completion date of the survey on which this certificate is based *(dd/mm/yyyy)*.....

Issued at
(place of issue of certificate)

.....
(date of issue) (dd/mm/yyyy):

.....
*(signature of duly authorized
official issuing the certificate)*

(seal or stamp of the authority, as appropriate)"

RESOLUTION MEPC.360(79)
(antagen den 16 december 2022)

**ÄNDRINGAR I 1973 ÅRS
INTERNATIONELLA KONVENTION
TILL FÖRHINDRANDE AV
FÖRORENING FRÅN FARTYG,
SÅDAN DEN LYDER ÄNDRAD
GENOM 1978 ÅRS PROTOKOLL**

**BILAGA V TILL MARPOL-
KONVENTIONEN**

**(regionala mottagningsanordningar i
arktiska farvatten och avfallsdagbok)**

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN
MARINA MILJÖN,

SOM ERINRAR om artikel 38 a i
konventionen om Internationella
sjöfartsorganisationen, som gäller de
uppgifter som kommittén för skydd av den
marina miljön har på basis av internationella
konventioner för förebyggande och
hantering av havsförorening från fartyg,

SOM DESSUTOM ERINRAR OM artikel
16 i 1973 års internationella konvention till
förhindrande av förorening från fartyg,
sådan den lyder ändrad genom 1978 års
protokoll (MARPOL-konventionen), som
fastställer ändringsförfarandet och ger
behöriga organ i organisationen i uppdrag
att pröva ändringar i konventionen för att
antas av parterna,

SOM HAR BEHANDLAT, vid sin 79:e
session, de föreslagna ändringarna i bilaga
V till MARPOL-konventionen om regionala
mottagningsanordningar i arktiska farvatten
och avfallsdagbok, vilka har delgivits i
enlighet med artikel 16.2 a i konventionen,

1 ANTAR, i enlighet med artikel 16.2 d i
MARPOL-konventionen, ändringarna i
bilaga V till konventionen, vars text ingår i
bilagan till denna resolution,

RESOLUTION MEPC.360(79)
(adopted on 16 December 2022)

**AMENDMENTS TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE PREVENTION OF
POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS
MODIFIED BY THE PROTOCOL OF
1978 RELATING THERETO**

MARPOL ANNEX V

**(Regional reception facilities within
Arctic waters and Garbage Record Book)**

THE MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the
Convention on the International Maritime
Organization concerning the functions of the
Marine Environment Protection Committee
conferred upon it by international
conventions for the prevention and control
of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO article 16 of the
International Convention for the Prevention
of Pollution from Ships, 1973, as modified
by the Protocol of 1978 relating thereto
(MARPOL), which specifies the amendment
procedure and confers upon the appropriate
body of the Organization the function of
considering amendments thereto for
adoption by the Parties,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-
ninth session, proposed amendments to
MARPOL Annex V concerning regional
reception facilities within Arctic waters and
Garbage Record Book, which were
circulated in accordance with article
16(2)(a) of MARPOL,

1 ADOPTS, in accordance with article
16(2)(d) of MARPOL, amendments to
MARPOL Annex V, the text of which is set
out in the annex to the present resolution;

2 BESLUTAR, i enlighet med artikel 16.2 f iii i MARPOL-konventionen, att ändringarna ska anses antagna den 1 november 2023 om inte minst en tredjedel av parterna eller parter vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet före detta datum har meddelat organisationen att de motsätter sig ändringarna,

3 UPPMANAR parterna att beakta att enligt artikel 16.2 g ii i MARPOL-konventionen träder de nämnda ändringarna i kraft den 1 maj 2024 om de godkänns i enlighet med stycke 2,

4 BEGÄR att generalsekreteraren, i de syften som anges i artikel 16.2 e i MARPOL-konventionen, sänder bestyrkta kopior av denna resolution och av de i bilagan angivna ändringarna till alla parter i MARPOL-konventionen,

5 BEGÄR DESSUTOM att generalsekreteraren sänder kopior av denna resolution och dess bilaga till de medlemmar i organisationen som inte är parter i MARPOL-konventionen.

2 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of MARPOL, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 November 2023 unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet have communicated to the Organization their objection to the amendments;

3 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of MARPOL, the said amendments shall enter into force on 1 May 2024 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4 REQUESTS the Secretary-General, for the purposes of article 16(2)(e) of MARPOL, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to MARPOL;

5 ALSO REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the present resolution and its annex to Members of the Organization which are not Parties to MARPOL.

BILAGA

ÄNDRINGAR I BILAGA V TILL MARPOL-KONVENTIONEN

(regionala mottagningsanordningar i
arktiska farvatten och avfallsdagbok)

Regel 8 – Mottagningsanordningar

1 I stycke 2.2 ersätts orden ”punkt 3.1” i första meningen med orden ”stycke 2.1”.

2 Stycke 3 ersätts med följande:

”3 Följande stater får använda regionala arrangemang för att tillgodose kraven i stycke 1 och 2.1 i denna regel när de staternas unika omständigheter gör att sådana arrangemang i praktiken är det enda sättet att tillgodose kraven i fråga:

- .1 små östater under utveckling, och
 - .2 stater som har kust som gränsar till arktiska farvatten, förutsatt att de regionala arrangemangen omfattar endast de staternas hamnar i arktiska farvatten.
- Parter som deltar i ett regionalt arrangemang ska utarbeta en plan för regionala mottagningsanordningar, med beaktande av de anvisningar som organisationen lagt fram.

Regeringen i varje part som deltar i arrangemanget ska konsultera organisationen för att delge följande till parterna i denna konvention:

- .1 hur den regionala planen för mottagningsanordningar beaktar de anvisningar som organisationen lagt fram,
- .2 uppgifter om de angivna regionala centrumen för mottagande av avfall från fartyg, med beaktande av de anvisningar som organisationen lagt fram, och
- .3 uppgifter om hamnar som har endast begränsade anordningar.”

Regel 10 – Skyltar, planer för hantering av fast avfall och förande av avfallsdagbok

3 I inledningen till stycke 3 ersätts den första meningen med följande:

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX V

(Regional reception facilities within
Arctic waters and Garbage Record Book)

Regulation 8 – Reception facilities

1 In the first sentence of paragraph 2.2, the words "sub-paragraph 3.1" are replaced by the words "paragraph 2.1".

2 Paragraph 3 is replaced by the following:

”3 The following States may satisfy the requirements in paragraphs 1 and 2.1 of this regulation through regional arrangements when, because of those States’ unique circumstances, such arrangements are the only practical means to satisfy these requirements:

- .1 small island developing States; and
- .2 States the coastline of which borders on Arctic waters, provided that regional arrangements shall cover only ports within Arctic waters of those States.

Parties participating in a regional arrangement shall develop a Regional Reception Facilities Plan, taking into account the guidelines developed by the Organization.

The Government of each Party participating in the arrangement shall consult with the Organization, for circulation to the Parties of the present Convention on:

- .1 how the Regional Reception Facilities Plan takes into account the guidelines developed by the Organization;
- .2 particulars of the identified Regional Ships Waste Reception Centres, taking into account the guidelines developed by the Organization; and
- .3 particulars of those ports with only limited facilities.”

Regulation 10 – Placards, garbage management plans and garbage record- keeping

3 The first sentence of the chapeau of paragraph 3 is replaced by the following:

”3 Varje fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 och varje fartyg som har registrerats för transport av minst 15 personer och som används i trafik till hamnar eller offshore-terminaler som omfattas av andra konventionsparters jurisdiktion samt varje fast eller flytande plattform ska ha en avfallsdagbok.”

4 Stycke 3.6 ersätts med följande:

”6 I fall av ett utsläpp eller oavsiktligt försvinnande som avses i regel 7 i denna bilaga ska en anteckning göras i avfallsdagboken, eller i fråga om fartyg med en bruttodräktighet på mindre än 100, i fartygets officiella loggbok. Anteckningen ska innehålla datum och klockslag för händelsen, hamn eller fartygets position vid tidpunkten för händelsen (latitud, longitud och vattendjup, om det är känt), orsaken till utsläppet eller försvinnandet, detaljerade uppgifter om vad som släppts ut eller försvunnit, avfallsslag för det fasta avfall som släppts ut eller försvunnit, uppskattad mängd för varje avfallsslag i kubikmeter, de skäligen försiktighetsåtgärder som vidtagits för att förhindra eller minimera sådant utsläpp eller oavsiktligt försvinnande samt allmänna anmärkningar.”

"3 Every ship of 100 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 or more persons engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party to the Convention and every fixed or floating platform shall be provided with a Garbage Record Book."

4 Paragraph 3.6 is replaced by the following:

"6 In the event of any discharge or accidental loss referred to in regulation 7 of this annex an entry shall be made in the Garbage Record Book, or in the case of any ship of less than 100 gross tonnage, an entry shall be made in the ship's official logbook of the date and time of occurrence, port or position of the ship at time of occurrence (latitude, longitude and water depth if known), the reason for the discharge or loss, details of the items discharged or lost, categories of garbage discharged or lost, estimated amount for each category in cubic metres, reasonable precautions taken to prevent or minimize such discharge or accidental loss and general remarks."

RESOLUTION LP.6(17)

**OM ÄNDRINGAR I BILAGA 1 OCH 2
TILL LONDONPROTOKOLLET I
SYFTE ATT STRYKA AVLOPSSLAM
FRÅN FÖRTECKNINGEN ÖVER
AVFALL ELLER ANNAT MATERIAL
SOM KAN KOMMA IFRÅGA FÖR
DUMPNING OCH FRÅN
BESTÄMMELSERNA OM BEDÖMNING
AV SÅDANT AVFALL ELLER
MATERIAL**

(antagen den 7 oktober 2022)

**DET SJUTTONDE MÖTET MELLAN DE
FÖRDRAGSSLUTANDE PARTERNA
TILL 1996 ÅRS PROTOKOLL TILL 1972
ÅRS KONVENTION OM
FÖRHINDRANDET AV
HAVSFÖRORENINGAR TILL FÖLJD
AV DUMPNING AV AVFALL OCH
ANNAT MATERIAL**

SOM ERINRAR OM målen i 1996 års
protokoll till Londonkonventionen
("Londonprotokollet") vilka omfattar att
skydda och bevara den marina miljön från
alla källor till föroreningar,

SOM ÄVEN ERINRAR OM
överenskommelsen vid det sextonde mötet
mellan de fördragsslutande parterna om att
det finns tillräckliga bevis och tillräcklig
motivering för en ändring av bilaga I så att
avloppsslam stryks från förteckningen över
avfall som kan tillåtas,

BEKRÄFTAR att de fördragsslutande
parterna efter ikraftträdandet av ändringen
inte kommer att utfärda nya tillstånd för
dumpning av avloppsslam,

BESLUTAR att de fördragsslutande parter i
vilka utfärdade tillstånd alltjämt gäller får
hålla dessa tillstånd i kraft under hela
giltighetstiden, dock senast till den 31 maj
2027,

KLARLÄGGER att avloppsslam som
tidigare har dumpats till havs inte

RESOLUTION LP.6(17)

**ON AMENDMENTS TO ANNEXES 1
AND 2 TO THE LONDON PROTOCOL
TO REMOVE SEWAGE SLUDGE FROM
THE LIST AND ASSESSMENT OF
WASTES OR OTHER MATTER THAT
MAY BE CONSIDERED FOR DUMPING**

(Adopted on 7 October 2022)

**THE SEVENTEENTH MEETING OF
CONTRACTING PARTIES TO THE 1996
PROTOCOL TO THE CONVENTION ON
THE PREVENTION OF MARINE
POLLUTION BY DUMPING OF
WASTES AND OTHER MATTER, 1972**

RECALLING the objectives of the 1996
Protocol to the London Convention
("London Protocol") that include the
protection and preservation of the marine
environment from all sources of pollution;

RECALLING ALSO the agreement by the
sixteenth Meeting of Contracting Parties
that there was sufficient evidence and
justification for amending Annex 1 to
remove sewage sludge from the list of
permissible wastes;

CONFIRMS that Contracting Parties shall
not issue new permits for dumping of
sewage sludge after the entry into force of
the amendment;

DECIDES that Contracting Parties with
active permits which have been issued may
maintain those permits until the expiry date,
but not later than 31 May 2027;

CLARIFIES that sewage sludge previously
being dumped at sea would not be diverted
to alternative ocean placement activities;

omdirigeras till alternativa deponeringsverksamheter till havs,

UPPMUNTRAR utbyte av bästa praxis när det gäller hantering av sådant avfall på land, som stöd till omställning där sådan behövs,

ANTAR i enlighet med artikel 22 i Londonprotokollet följande ändringar till bilagorna till protokollet, angivna i bilagan till denna resolution.

ENCOURAGES the sharing of best practices for the management of this waste on land to assist with any necessary transition;

ADOPTS the following amendments to the Annexes to the London Protocol, in accordance with article 22 of the Protocol, as set out in the annex to this resolution.

BILAGA

ÄNDRING AV PUNKT 1 I BILAGA I TILL LONDONPROTOKOLLET

Stryk punkt 1.2 enligt följande:

1.2 avloppsslam;

Numrera om de följande underpunkterna i punkt 1.

FÖLJDÄNDRING AV BILAGA 2 TILL LONDONPROTOKOLLET

PUNKT 4

Stryk "avloppsslam" enligt följande:

4 "I fråga om uppmuddrat material och avloppsslam bör målet för avfallshanteringen vara att kartlägga och reglera föreningskällorna. Detta bör åstadkommas genom tillämpning av strategier för avfallförebyggande, och kräver samarbete mellan berörda lokala och statliga organ som är berörda av frågor med anknytning till punkt- och diffusa föroreningskällor. Tills detta mål har uppnåtts, kan problemen med förorenat muddningsmaterial åtgärdas med hjälp av kvittblivningsmetoder till sjöss eller på land."

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX 1 TO THE LONDON PROTOCOL PARAGRAPH 1

Delete sub-paragraph 1.2, as follows:

~~2 sewage sludge;~~

Renumber the subsequent sub-paragraphs of paragraph 1.

CONSEQUENTIAL AMENDMENT TO ANNEX 2 TO THE LONDON PROTOCOL

PARAGRAPH 4

Delete "sewage sludge" as follows:

4 "For dredged material and sewage sludge, the goal of waste management should be to identify and control the sources of contamination. This should be achieved through implementation of waste prevention strategies and requires collaboration between the relevant local and national agencies involved with the control of point and non-point sources of pollution. Until this objective is met, the problems of contaminated dredged material may be addressed by using disposal management techniques at sea or on land."

6.

Lag

om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut:

upphävs i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) 3 kap. 15 § och 7 kap. 14 a och 14 b §, av dem 7 kap. 14 a § sådan den lyder i lag 990/2018 och 14 b § sådan den lyder i lag 275/2017, *ändras* 1 kap. 1 och 4 §, 2 kap. 7 §, 3 kap. 2 §, rubriken för 5 kap., 5 kap. 1 § 1 mom. samt 2 och 5 §, 6 kap. 2 § 3 mom., 5 § 1–3 mom. och 6 § 2 mom., 7 kap. 6 §, 7 a kap., 8 a kap. 1–3 §, 9 kap. 6 § 5 mom. och 8 § 2 mom., 12 kap. 6 § 1 och 2 mom. och 8 § 1 och 2 mom., 13 kap. 3 § 2 mom. 8 a- och 10 c-punkten och 3 § 5 mom., 7 §, 8 § 1 mom. och 9 § samt bilagan till lagen, av dem 1 kap. 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 628/2017, 2 kap. 7 §, 5 kap. 1 § 1 mom. och 5 §, 6 kap. 6 § 2 mom., 7 kap. 6 §, 9 kap. 6 § 5 mom. och 8 § 2 mom. samt 13 kap. 3 § 5 mom. sådana de lyder i lag 669/2021, 6 kap. 2 § 3 mom. och 5 § 1–3 mom., 8 a kap. 1–3 mom. och 13 kap. 7 § sådana de lyder i lag 990/2018, 7 a kap. sådant det lyder i lagarna 998/2014 och 669/2021, 12 kap. 6 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1357/2018, 12 kap. 6 § 2 mom. och 8 § 2 mom. sådana de lyder i lag 473/2016, 13 kap. 3 § 2 mom. 8 a-punkten sådan den lyder i lag 275/2017 och 3 § 2 mom. 10 c-punkten sådan den lyder i lag 628/2017, samt 13 kap. 8 § sådan den lyder i lag 1537/2019, och

fogas till 1 kap. 2 §, sådan den lyder i lag 669/2021, nya 11 a-, 14 a-, 37 a- och 41 a -punkter, till 5 kap. en ny 1 a §, till 7 kap. en ny 9 b §, till lagen ett nytt 7 b kap., till 8 a kap. nya 4–6 §, till 12 kap. 2 §, sådan den lyder i lagarna 990/2018 och 669/2021, ett nytt 4 mom., till 12 kap. nya 8 a, 12 a och 12 b §, till 13 kap. 2 §, sådan den lyder i lag 990/2018, ett nytt 4 mom. och till 3 § 2 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lagarna 473/2016, 275/2017, 628/2017 och 669/2021, nya 6 a- och 9 a-punkter samt till lagen en ny bilaga 2

som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap

1 kap.

Allmänna bestämmelser

Allmänna bestämmelser

1 §

1 §

Syfte

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att förhindra miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg. *Det sker* genom förbud av utsläpp av skadliga ämnen till luft och vatten eller

Syftet med denna lag är att förhindra miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg genom förbud *mot* utsläpp av skadliga ämnen till luft och vatten eller

Gällande lydelse

begränsningar av utsläpp av sådana ämnen. Dessutom reglerar lagen hur avfall från normal drift av fartyg ska tas emot i hamn.

Lagen innehåller dels bestämmelser om det nationella verkställandet av de bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring orsakad av normal drift av fartyg som följer av de internationella förpliktelser som är bindande för Finland och Europeiska gemenskapens rättsakter, dels andra bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring som normal drift av fartyg ger upphov till.

När det gäller fartyg innehåller lagen bestämmelser om det nationella genomförandet av 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. (8.9.2017/628)

Föreslagen lydelse

genom begränsningar av utsläpp av sådana ämnen. Dessutom reglerar lagen hur avfall från normal drift av fartyg ska tas emot i hamn.

Lagen innehåller dels bestämmelser om det nationella verkställandet av de bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring orsakad av normal drift av fartyg som följer av de internationella förpliktelser som är bindande för Finland och Europeiska unionens rättsakter, dels andra bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring som normal drift av fartyg ger upphov till.

När det gäller fartyg innehåller lagen nationella bestämmelser om precisering och komplettering av 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, samt bestämmelser om det nationella genomförandet av den i Hongkong den 15 maj 2009 ingångna internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, nedan Hongkongkonventionen. Denna lag innehåller dessutom nationella bestämmelser om precise-ring och komplettering av bestämmelserna om sjötransport i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

2 § (29.6.2021/669)

Definitioner

(fogas nya punkter 11 a, 14 a, 37 a, 41 a)

2 §

Definitioner

I denna lag avses med:

11 a) *förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

14 a) *gråvatten* sådant behandlat och obehandlat avloppsvatten från fartyg som uppkommer vid bad, disk och tvätt, med undantag för avloppsvatten från toaletter, sjukhus, djurutrymmen och lastrum enligt definitionen i regel 1.3 i bilaga IV till MARPOL-konventionen,

37 a) *MRV-förordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG,

41 a) *avgasreningsystem* en anordning som avlägsnar svaveldioxidutsläpp från ett fartygs avgaser så att svaveldioxidutsläppen från avgaserna i sin helhet och kontinuerligt fås att sjunka till minst samma nivå som de skulle vara på om fartyget använde bränsle som uppfyller kraven i 7 kap. 7 § 1 mom.,

4 §

Tillämpning på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg

Denna lag tillämpas på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg, om inget annat följer av deras särskilda konstruktion eller funktion.

Denna lag tillämpas dock undantagslöst på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg, om de regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller last.

2 kap

Förhinderande av oljeutsläpp från fartyg

7 § (29.6.2021/669)

IOPP-certifikat

4 §

Lagens tillämpning på polisens, Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg

Denna lag tillämpas på *polisens*, *Försvarsmaktens* och *Gränsbevakningsväsendets* fartyg, om inget annat följer av deras särskilda konstruktion eller funktion.

Denna lag tillämpas dock undantagslöst på *polisens*, *Försvarsmaktens* och *Gränsbevakningsväsendets* fartyg, om de regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller last.

2 kap.

Förhinderande av oljeutsläpp från fartyg

7 §

IOPP-certifikat

Gällande lydelse

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

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

3 kap

Oljeutsläppsavgift

2 §

Avgiftens storlek

Oljeutsläppsavgiften bestäms utifrån utsläppets omfattning och fartygets bruttodräktighet enligt den avgiftstabell som utgör bilaga till lagen.

5 kap

Förhindrande av utsläpp av toalettavfall från fartyg

Föreslagen lydelse

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

Obemannade pråmar som inte är självgående kan i enlighet med MARPOL-konventionen i stället för IOPP-certifikat beviljas dispenscertifikat för sådana pråmar.

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

3 kap.

Oljeutsläppsavgift

2 §

Oljeutsläppsavgiftens storlek

Oljeutsläppsavgiften bestäms utifrån utsläppets omfattning och fartygets bruttodräktighet enligt den avgiftstabell som utgör bilaga I till lagen.

5 kap.

Förhindrande av utsläpp av toalettavfall och grävatten från fartyg

Gällande lydelse

1 §

*Förbud mot utsläpp av toalettavfall och
utsläppsbegränsningar*

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

(ny)

Föreslagen lydelse

1 §

*Förbud mot utsläpp av toalettavfall och
utsläppsbegränsningar*

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

På territorialvattnen är det förbjudet att släppa ut obehandlat och behandlat avloppsvatten till vatten från fartyg vars bruttodräktighet är minst 400, eller från mindre fartyg än detta som tar minst 15 personer.

1 a §

Förbud mot utsläpp av gråvatten

Utsläpp till vatten av gråvatten är förbjudet på territorialvattnen från fartyg vars bruttodräktighet är minst 400, eller från mindre fartyg än detta som tar minst 15 personer och vars skrovlängd är mer än 24 meter.

Utsläppsförbudet enligt 1 mom. tillämpas inte på sådana fartyg som byggts före 1990 och som producerar isbryartjänster för Trafikledsverket på basis av ett avtal eller ett statsfördrag.

Ett fartyg som avses i 1 mom. ska före ankomsten från en annan stats territorium till Finlands territorialvatten genom anteckningar i fartygets maskindagbok eller någon annan dagbok för fartyget kunna påvisa att fartygets överbordventil vid ankomsten till Finlands territorialvatten har stängts senast vid territorialvattengränsen, om inte utsläpp av gråvatten har varit tillåtet enligt 2 §. På fartyg i inrikes fart ska

Gällande lydelse

2 §

Utsläpp av toalettavfall i undantagsfall

Bestämmelserna i 1 § gäller inte utsläpp till vatten av toalettavfall, om

1) utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets *och* de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv, eller

2) utsläppet *av toalettavfallet beror* på skada på fartyget eller dess utrustning *och* alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra eller minska utsläppet före och efter det att skadan uppkommit.

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 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

Föreslagen lydelse

överbordventilen vara stängd under hela sjöresan när fartyget trafikerar finskt vattenområde. I en situation där ett fartyg har lämnat gråvatten i en hamn, ska dessutom i fartygets maskindagbok eller någon annan dagbok för fartyget antecknas när och i vilken finsk hamn gråvatten har lämnats samt mängden gråvatten som lämnats i hamnen.

2 §

*Utsläpp av toalettavfall **och gråvatten** i undantagsfall*

Bestämmelserna i 1 och 1 a § gäller inte utsläpp av toalettavfall *eller gråvatten till vatten*, om

1) utsläppet är nödvändigt för att trygga fartygets *eller* de ombordvarandes säkerhet eller för att rädda människoliv, eller

2) utsläppet *härör från en* skada på fartyget eller dess utrustning, *om* alla skäligen försiktighetsåtgärder har vidtagits *före och efter det* att skadan uppkommit för att förhindra eller minimera utsläppet.

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 föroreningsskyddscertifikat för toalettavfall (*ISPP-certifikat*) i enlighet med bilaga IV till MARPOL-konventionen.

Obemannade pråmar som inte är självgående kan i enlighet med MARPOL-konventionen i stället för ISPP-certifikat beviljas dispenscertifikat för sådana pråmar.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda ISPP-certifikat för finska fartyg *eller dispenscertifikat för obemannade pråmar som inte är självgående* enligt formuläret i bilaga IV till MARPOL-konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och

Gällande lydelse

fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

6 kap

Förhinderande av utsläpp av fast avfall från fartyg

2 §

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Avlägsnande eller oavsiktlig förlust enligt 1 mom. ska antecknas i fartygets avfallsdagbok eller, *i fråga om ett fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 400, i fartygets skeppsdagbok.*

5 §

Fartygs avfallsdagbok

På ett finskt fartyg eller ett utländskt fartyg i internationell fart som anlöper en hamn i Finland och som har en bruttodräktighet på minst 400 eller har registrerats för transport av minst 15 personer samt på fasta eller flytande plattformar ska antingen befälhavaren eller under befälhavarens tillsyn någon annan i befälet föra avfallsdagbok över det fasta avfallet.

Avfallsdagboken ska bevaras på ett sådant ställe att den är lätt tillgänglig för inspektion. *Dagboken* ska sparas i två år efter den sista anteckningen i dagboken.

Föreslagen lydelse

kommunikationsverket får utfärda ISPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat *samt dispenscertifikat för obemannade pråmar som inte är självgående är i kraft* viss tid och högst fem år åt gången.

6 kap.

Förhinderande av utsläpp av fast avfall från fartyg

2 §

Utsläpp av fast avfall i undantagsfall

Avlägsnande eller oavsiktlig förlust enligt 1 mom. ska antecknas i fartygets avfallsdagbok eller *i dess avfallsdagbok för inrikes fart.*

5 §

Fartygs avfallsdagbok

På ett finskt fartyg som har en bruttodräktighet av minst 100 eller som tar minst 15 personer, på ett utländskt fartyg i internationell fart som anlöper en hamn i Finland och som har en bruttodräktighet av minst 100 eller som tar minst 15 personer samt på en fast eller flytande plattform ska antingen befälhavaren, eller under befälhavarens tillsyn någon annan i befälet, föra avfallsdagbok över det fasta avfallet. *På fartyg i inrikes fart som har en bruttodräktighet av minst 100 eller som tar minst 15 personer kan i stället för avfallsdagbok föras avfallsdagbok för inrikes fart, som kan utgöra en del av fartygets dagbok.*

Avfallsdagboken *och avfallsdagboken för inrikes fart* ska bevaras på ett sådant ställe att de är lätt tillgängliga för inspektion, *och de* ska sparas i två år efter den sista anteckningen i dagboken.

Gällande lydelse

Transport- och kommunikationsverket och, när fartyget ligger i utländsk hamn eller i en offshore-terminal, en behörig myndighet i utlandet har rätt att granska avfallsdagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Detsamma gäller för dagböcker i fråga om fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 400. Åtgärder som Transport- och kommunikationsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.

6 § (29.6.2021/669)

Närmare bestämmelser och föreskrifter

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

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

7 kap

Förhindrande av luftförorening från fartyg

6 § (29.6.2021/669)

IAPP-certifikat

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket har rätt att granska avfallsdagboken och avfallsdagboken för inrikes fart och på begäran få ett av fartygets befälhavare styrkt utdrag ur den. När fartyget ligger i utländsk hamn eller i en offshore-terminal har en behörig myndighet i utlandet rätt att granska avfallsdagboken och på begäran få ett av befälhavaren styrkt utdrag ur den. Åtgärder som Transport- och kommunikationsverket vidtar med stöd av detta moment ska utföras så snabbt som möjligt och utan att fartyget fördröjs i onödan.

6 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

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

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

7 kap.

Förhindrande av luftförorening från fartyg

6 §

IAPP-certifikat

Gällande lydelse

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.

(ny)

14 a §

Behörig myndighet

Behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG är Transport- och kommunikationsverket.

Föreslagen lydelse

Fartyg i internationell trafik vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett internationellt luftskyddscertifikat (*IAPP-certifikat*) som anger att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Obemannade pråmar som inte är självgående kan i enlighet med MARPOL-konventionen i stället för IAPP-certifikat beviljas dispenscertifikat för sådana pråmar.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på skriftlig ansökan utfärda IAPP-certifikat för finska fartyg *eller dispenscertifikat för obemannade pråmar som inte är självgående* enligt formuläret i bilaga VI till MARPOL-konventionen, förutsatt att fartyget uppfyller kraven i den bilagan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IAPP-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat *samt dispenscertifikat för obemannade pråmar som inte är självgående är i kraft* viss tid och högst fem år åt gången.

9 b §

Förbud mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem

Det är förbjudet att i territorialvattnen släppa ut orenat tvättvatten som använts i avgasreningssystem.

Det är förbjudet att i territorialvattnen släppa ut renat tvättvatten och rester som separerats från tvättvatten som använts i avgasreningssystem.

(paragrafens rubrik och innehåll flyttas ändrad till kapitel 12)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

14 b §

Nationellt ackrediteringsorgan

Nationellt ackrediteringsorgan enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG är Ackrediteringstjänsten FINAS.

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.

(ny)

(paragrafens rubrik och innehåll flyttas ändrad till kapitel 12)

7 a kap.

Fartygs energieffektivitet samt minskning av utsläpp av växthusgaser

1 §

Krav på nya fartygs energieffektivitet

För varje nytt fartyg ska värdet på det uppnådda designindexet för energieffektiviteten beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Värdet på nya fartygs uppnådda designindex för energieffektiviteten ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

(paragrafens rubrik och innehåll flyttas till 3 §)

2 §

Krav på existerande fartygs energieffektivitet

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

*Ändringar i SEEMP-planer till följd av
datainsamlingssystemet för
bränsleförbrukning*

Ett fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska samla in de uppgifter som ska sändas till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning från och med kalenderåret 2019 på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

SEEMP-planerna för i 1 mom. avsedda fartyg ska före utgången av 2018 innehålla en beskrivning enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen av metoden för insamling av uppgifterna om bränsleförbrukningen och förfarandena för rapportering av uppgifterna till den behöriga myndigheten eller ett erkänt klassificeringssällskap.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska se till att SEEMP-planerna för fartyg som avses i 1 mom. uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och ge fartyget en bekräftelse på överensstämmelsen med kraven. Bekräftelsen ska förvaras på fartyget.

För varje fartyg ska det uppnådda energieffektivitetsindexet för existerande fartyg beräknas i enlighet med kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Värdet på det uppnådda energieffektivitetsindexet för existerande fartyg ska uppfylla kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

(se föreslaget 4 § 1 mom.)

(se föreslaget 3 § 2 mom.)

(se föreslaget 3 § 3 mom.)

2 b §

Uppgifter som ska lämnas

Fartyg som avses i 2 a § 1 mom. ska sammanställa uppgifterna om bränsleförbrukningen och ge in dem till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. Dessa uppgifter ska

(se föreslagna 4 § 2-5 mom.)

1) sammanställas i slutet av varje kalenderår och ges in inom tre månader från utgången av kalenderåret i fråga, eller

2) sammanställas och ges in på fartygets överföringsdag eller så snart efter den som det i praktiken är möjligt, om fartyget mitt i ett kalenderår överförs från en förvaltning till en annan, från en redare till en annan eller från en förvaltning och en redare till en annan.

Ett fartyg ska på begäran till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ge in de specificerade uppgifter som ligger till grund för de uppgifter som sänds till databasen över fartygs bränsleförbrukning och i andra situationer än de som avses i 1 mom. 2 punkten hålla uppgifterna lätt tillgängliga i minst tolv månader från utgången av det berörda kalenderåret på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Uppgifterna om bränsleförbrukning ska verifieras.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska sända de verifierade uppgifterna till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning. Verket ska se till att uppgifterna ges in till Internationella sjöfartsorganisationen senast en månad efter utfärdande av en försäkran om överensstämmelse för fartyget på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

2 c § (29.6.2021/669)

(paragrafens rubrik och innehåll flyttas förändrad till 7 §)

Försäkran om överensstämmelse

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska efter att ha mottagit uppgifterna om bränsleförbrukning utfärda en försäkran om överensstämmelse för fartyget förutsatt att uppgifterna rapporterats i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. En försäkran om överensstämmelse ska utfärdas

1) inom fem månader från ingången av kalenderåret, eller

2) utan dröjsmål, om det är fråga om en situation som avses i 2 b § 1 mom. 2 punkten.

Gällande lydelse

En försäkrans om överensstämmelse gäller det kalenderår under vilket försäkrans utfärdats, det följande kalenderåret och de första fem månaderna av det tredje kalenderåret. Försäkrans ska förvaras på fartyget under hela dess giltighetstid.

3 §

IEE-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat (IEE-certifikat) enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen, enligt vilket fartyget uppfyller bestämmelserna i den bilagan.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar på skriftlig ansökan IEE-certifikat för finska fartyg förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IEE-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

3 § (tidigare 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.

(se gällande lydelse 2 a § 2 mom.)

Föreslagen lydelse

(paragrafens rubrik och innehåll flyttas till 6 §)

3 §

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.

SEEMP-planen för ett fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska innehålla en beskrivning i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen av den metod som används för att samla in uppgifter om bränsleförbrukning, och en beskrivning av de förfaranden som används för att rapportera uppgifterna till den behöriga myndigheten eller ett erkänt klassificeringssällskap.

Gällande lydelse

(se gällande lydelse 2 a § 3 mom.)

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.

(ny §)

(se gällande lydelse 7 a kapitel 2 a § 1 moment)

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska på ansökan se till att SEEMP-planerna för fartyg som avses i 2 mom. uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen och ge fartyget en bekräftelse på överensstämmelsen med kraven. Bekräftelsen ska förvaras på fartyget.

SEEMP-planen för ett fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska genomgå granskning och auditering med beaktande av Internationella sjöfartsorganisationens anvisningar.

(paragrafens rubrik och innehåll flyttas till 8 §)

4 §

***Insamling och rapportering av fartygets
bränsleförbrukningsdata***

Fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska samla in de uppgifter som ska lämnas till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning på det sätt som anges i bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Fartyg som avses i 3 § 1 mom. ska sammanställa uppgifterna om bränsleförbrukningen och ge in dem till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen. Dessa uppgifter ska

1) sammanställas i slutet av varje kalenderår och ges in inom tre månader från utgången av kalenderåret i fråga, eller

2) sammanställas och ges in på fartygets överföringsdag eller så snart efter den som det i praktiken är möjligt, om fartyget mitt i ett kalenderår överförs från en förvaltning till en

Gällande lydelse

(se gällande lydelse 7 a kapitel 2 b § 3 moment)

5 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

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

1) ordnande av tillsynen över överensstämmelse med kraven när det gäller designindexet för fartygs energieffektivitet enligt 1 § i detta kapitel,

2) undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet enligt 4 § i detta kapitel.

Transport- och kommunikationsverket får i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-

Föreslagen lydelse

annan, från en redare till en annan eller från en förvaltning och en redare till en annan.

Ett fartyg ska på begäran till Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ge in de specificerade uppgifter som ligger till grund för de uppgifter som sänds till databasen över fartygs bränsleförbrukning och i andra situationer än de som avses i 2 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 ett fartygs bränsleförbrukning ska verifieras.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska lämna de verifierade uppgifterna till Internationella sjöfartsorganisationens databas över fartygs bränsleförbrukning. Transport- och kommunikationsverket ska se till att de verifierade uppgifterna om ett fartygs bränsleförbrukning lämnas 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.

(paragrafens rubrik och innehåll flyttas till 12 §)

Gällande lydelse

konventionen, Helsingforskonventionen eller Europeiska unionens rättsakter meddela tekniska föreskrifter i fråga om territorialvattnen och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om

- 1) beräkning av designindex för fartygs energieffektivitet enligt 1 § i detta kapitel,
- 2) upprättande av SEEMP-planer,
- 3) IEE-certifikat,
- 4) verifiering av de uppgifter om bränsleförbrukning som avses i 2 b § 3 mom. i detta kapitel och förfarandena för verifiering.

(ny)

Föreslagen lydelse

5 §

Operativ koldioxidintensitet

För fartyg vars bruttodräktighet är minst 5 000 ska kalenderårsvis beräknas den uppnådda operativa koldioxidintensitetindikatorn som avses i bilaga VI till MARPOL-konventionen och fastställas fartygets operativa koldioxidintensitetsklassificering i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Den koldioxidintensitetindikator för ett kalenderår som avses i 1 mom. ska anmälas till Transport- och kommunikationsverket eller till ett av Transport- och kommunikationsverket godkänt klassificeringssällskap före utgången av mars följande kalenderår.

Ett fartyg som klassificerats på nivå D enligt bilaga VI i MARPOL-konventionen under tre på varandra följande år eller som klassificerats på nivå E ska utarbeta en plan med korrigerande åtgärder för att uppnå den i nämnda bilaga avsedda årliga operativa koldioxidintensitetindikator som krävs, revidera fartygets SEEMP-plan med anledning av planen och genomföra de korrigerande åtgärderna enligt den reviderade SEEMP-planen i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen.

Gällande lydelse

6 § (tidigare 3 §)

IEE-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat (*IEE-certifikat*) enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen, enligt vilket fartyget uppfyller bestämmelserna i den bilagan.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar på skriftlig ansökan IEE-certifikat för finska fartyg förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IEE-certifikat för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

7 § (tidigare 2 c §)

Försäkran om överensstämmelse

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska *efter att ha mottagit uppgifterna om bränsleförbrukning* utfärda en försäkran om överensstämmelse för fartyget förutsatt att uppgifterna rapporterats i enlighet med bilaga VI till MARPOL-konventionen.

En försäkran om överensstämmelse ska utfärdas

- 1) inom fem månader från ingången av kalenderåret, eller
- 2) utan dröjsmål, om det är fråga om en situation som avses i 2 b § 1 mom. 2 punkten.

Föreslagen lydelse

6 §

IEE-certifikat

Fartyg i internationell fart vars bruttodräktighet är minst 400 ska ha ett internationellt energieffektivitetscertifikat (*IEE-certifikat*) enligt bilaga VI till MARPOL-konventionen, enligt vilket fartyget uppfyller bestämmelserna i den bilagan.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar på skriftlig ansökan IEE-certifikat för finska fartyg förutsatt att fartyget uppfyller kraven i bilaga VI till MARPOL-konventionen. Transport- och kommunikationsverket får utfärda IEE-certifikat för utländska fartyg på begäran av fartygets flaggstat. Certifikat utfärdas för viss tid och för högst fem år åt gången.

7 §

Försäkran om överensstämmelse i fråga om bränsleförbrukningsdata och operativ koldioxidintensitetsklassificering

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap ska *på ansökan* utfärda en försäkran om överensstämmelse enligt bilaga IV till MARPOL-konventionen *för fartyget efter att ha mottagit uppgifterna om bränsleförbrukning och fartygets uppnådda årliga operativa koldioxidintensitetsklassificering, förutsatt att fartyget uppfyller de krav enligt den bilagan som gäller uppgifter om bränsleförbrukning och operativ koldioxidintensitetsklassificering, och förutsatt att uppgifterna har rapporterats i enlighet med den bilagan.*

En försäkran om överensstämmelse ska utfärdas

- 1) inom fem månader från ingången av kalenderåret, eller

Gällande lydelse

En försäkran om överensstämmelse gäller det kalenderår under vilket försäkran utfärdats, det följande kalenderåret och de första fem månaderna av det tredje kalenderåret. Försäkran ska förvaras på fartyget under hela dess giltighetstid.

8 § (tidigare 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.

(ny)

Föreslagen lydelse

2) utan dröjsmål, om det är fråga om en situation som avses i 4 § 2 mom. 2 punkten.

En försäkran om överensstämmelse gäller det kalenderår under vilket försäkran utfärdats och de första fem månaderna av det följande kalenderåret. *En försäkran om överensstämmelse som har utfärdats i enlighet med regel 6.7 i bilaga VI till MARPOL-konventionen gäller det kalenderår under vilket försäkran utfärdats, det följande kalenderåret och de första fem månaderna av det tredje kalenderåret.* Försäkran om överensstämmelse ska förvaras på fartyget under hela dess giltighetstid.

8 §

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.

9 §

Befrielse i fråga om tillämpningsområdet för förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport tillämpas inte på den energi som fartyg använder fram till den 31 december 2029 på resor som trafikeras av andra passagerarfartyg än kryssningspassagerarfartyg mellan en anlöpshamn som omfattas av Finlands jurisdiktion och en annan sådan i artikel 3.10 i nämnda förordning avsedd anlöpshamn som omfattas av Finlands jurisdiktion som är belägen på en ö med färre än 200 000 varaktigt bosatta, eller när dessa fartyg befinner sig i en anlöpshamn på en sådan ö.

Gällande lydelse

(ny)

Föreslagen lydelse

10 §

Skyldigheter i fråga om tillhandahållande av landströmsförsörjning i hamn

Hamninnehavaren ska säkerställa att fartyg tillhandahålls landströmsförsörjning i hamnen i enlighet med artiklarna 9 och 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

(ny)

11 §

Hamninnehavarens uppgifter i anslutning till fartygs användning av landströmsförsörjning

Efter att ha mottagit den information om anslutning till landströmsförsörjning som avses i artikel 6.8 första stycket i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, ska hamninnehavaren bekräfta för fartyget huruvida anslutning till landströmsförsörjning finns tillgänglig.

Hamninnehavaren ska utan onödigt dröjsmål bestämma och i den databas som avses i artikel 19 i den förordningen föra in uppgifter om

1) huruvida på fartyget ska tillämpas något av de undantag som anges i artikel 6.5 i den förordningen,

2) huruvida fartyget uppfyller kraven i artikel 6.1 och 6.2 i den förordningen, om inget av undantagen i artikel 6.5 i den förordningen är tillämpligt.

På den som sköter uppgifter enligt 1 och 2 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

12 § (tidigare 5 §)

12 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-

Genom förordning av statsrådet får det i syfte att verkställa bilaga VI till MARPOL-

Gällande lydelse

konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om följande:

1) ordnande av tillsynen över överensstämmelse med kraven när det gäller designindexet för fartygs energieffektivitet enligt 1 § i detta kapitel,

2) undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet enligt 4 § i detta kapitel.

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

1) beräkning av designindex för fartygs energieffektivitet enligt 1 § i detta kapitel,

2) upprättande av SEEMP-planer,

3) IEE-certifikat,

4) verifiering av de uppgifter om bränsleförbrukning som avses i 2 b § 3 mom. i detta kapitel och förfarandena för verifiering.

(nytt kap)

Föreslagen lydelse

konventionen, Helsingforskonventionen, Finlands övriga internationella förpliktelser och Europeiska unionens rättsakter utfärdas närmare bestämmelser i fråga om finskt vattenområde och den ekonomiska zonen och, när det gäller finska fartyg, också i fråga om områden utanför territorialvattnen och den ekonomiska zonen om följande:

1) ordnande av tillsynen över överensstämmelse med kraven när det gäller designindexet för fartygs energieffektivitet enligt 1 § i detta kapitel,

2) ordnande av tillsynen över överensstämmelse med kraven när det gäller energieffektivitetsindexet för existerande fartyg enligt 2 §,

3) undantag i fråga om kraven på fartygs energieffektivitet enligt 8 §.

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

1) beräkning av designindex för fartygs energieffektivitet enligt 1 §,

2) beräkning av energieffektivitetsindex för existerande fartyg enligt 2 §,

3) upprättande av SEEMP-planer enligt 3 §,

4) verifiering av de uppgifter om bränsleförbrukning som avses i 4 § 4 mom. och förfarandena för verifiering,

5) anmälan om operativ koldioxidintensitet enligt 5 §,

6) IEE-certifikat enligt 6 §,

7) försäkran om överensstämmelse i fråga om bränsleförbrukningsdata och operativ koldioxidintensitetsklassificering enligt 7 §.

7 b kap.

Påföljdsavgifter enligt förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

1 §

Avgift på grund av växthusgasintensitet

Ett i artikel 3.13 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport avsett företag vars fartygs växthusgasintensitet enligt artikel 4 i den förordningen eller överensstämmelsesaldot för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt artikel 5 i den förordningen uppvisar ett underskott så att värdet understiger 0 den 1 juni den kontrollperiod som avses i artikel 3.42 i den förordningen, ska påföras en påföljdsavgift (avgift på grund av växthusgasintensitet). På beräkningen av överensstämmelsesaldot tillämpas formlerna i bilaga 2 till denna lag.

2 §

Avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning

Ett i artikel 3.13 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport avsett företag vars fartyg under rapporteringsperioden gör minst ett regelvidrigt hamnanlop som inte uppfyller kraven i artikel 6 i den förordningen, ska påföras en påföljdsavgift (avgift för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning).

3 §

Påförande av påföljdsavgift och avgiftens belopp

De påföljdsavgifter som avses i 1 och 2 § påförs av Transport- och kommunikationsverket.

Påföljdsavgift får inte påföras, om mer än tre år har förflutit från överträdelsen eller försummelsen.

På beloppet av avgiften på grund av växthusgasintensitet tillämpas formlerna i tabellen i bilaga 2. Om ett fartyg har ett överensstämmelseunderskott under två på varandra följande rapporteringsperioder eller mer, ska detta belopp multipliceras med $1 + (n - 1)/10$, där n är det antal på varandra följande rapporteringsperioder för vilka företaget är föremål för en påföljdsavgift enligt 1 eller 2 § för det fartyget. Om ett fartyg inte har något hamnanlöp i unionen under rapporteringsperioden och har lånat ett förskott på överensstämmelseöverskottet under den föregående rapporteringsperioden, multipliceras påföljdsavgiftens belopp med 1,1.

Beloppet av avgiften för försummelse av skyldigheten att använda landströmsförsörjning fås genom att 1,5 euro multipliceras med fartygets fastställda totala elbehov i hamn och med det totala antalet timmar avrundat uppåt till närmaste hela timme som fartyget tillbringat i hamn i strid med de krav som anges i artikel 6 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

De ovannämnda påföljdsavgifterna ska betalas till staten.

4 §

Verkställighet och preskription av påföljdsavgift

Bestämmelser om verkställighet av de påföljdsavgifter som avses i 1 och 2 § finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

De påföljdsavgifter som avses i 1 och 2 § preskriberas fem år efter det att det lagakraftvunna avgörandet om påföljdsavgiften meddelades.

5 §

Rapport om användningen av intäkterna från påföljdsavgifter

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket publicerar rapporter om användningen intäkter som inflyter från de avgifter som avses i 1 och 2 § eller av motsvarande finansiella värde i enlighet med artikel 23.11 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

8 a kap

8 a kap.

Återvinning av fartyg

Återvinning av fartyg

1 § (23.11.2018/990)

1 §

Utnämning av ansvarig myndighet

Utnämning av ansvarig myndighet

I Finland är Transport- och kommunikationsverket den ansvariga myndighet som avses i artikel 3.1.9 i fartygsåtervinningsförordningen.

I Finland är Transport- och kommunikationsverket den ansvariga myndighet som avses i artikel 3.1.9 i fartygsåtervinningsförordningen. *Transport- och kommunikationsverket svarar också för de uppgifter som enligt Hongkongkonventionen ankommer på administrationen och gäller fartyg under finsk flagg.*

2 §

(paragrafens rubrik och innehåll flyttas till 5 §)

Lämnande av information

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att den information som fartygsåtervinningsförordningen förutsätter ges in till Europeiska kommissionen.

Transport- och kommunikationsverket ska på begäran av den behöriga myndigheten i den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen sända myndigheten information som avses i artikel 7.4 i fartygsåtervinningsförordningen.

(ny)

2 §

Intyg som krävs enligt Hongkongkonventionen

Fartyg i internationell fart som seglar under finsk flagg och som omfattas av

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen ska ha ett internationellt inventeringsintyg avseende farliga material i enlighet med Hongkongkonventionen.

Ett fartyg som avses i 1 mom. ska, innan nedmontering påbörjas, utöver vad som föreskrivs i fartygsåtervinningsförordningen ha ett internationellt återvinningsintyg enligt Hongkongkonventionen.

Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap utfärdar på skriftlig ansökan de intyg som avses i 1 och 2 mom. till finska fartyg i enlighet med formulären i Hongkongkonventionen. Intygen utfärdas under förutsättning att fartyget uppfyller kraven i Hongkongkonventionen. Transport- och kommunikationsverket eller ett av verket befullmäktigat klassificeringssällskap kan utfärda intyg också för ett utländskt fartyg på begäran av fartygets flaggstat.

Intygen utfärdas för viss tid. Inventeringsintyg avseende farliga material utfärdas för högst fem år åt gången. Ett internationellt återvinningsintyg utfärdas för högst tre månader åt gången.

Återvinningsintyg och motsvarande intyg enligt fartygsåtervinningsförordningen ska sändas till regionförvaltningsverket för kännedom.

3 §

(paragrafens rubrik och innehåll flyttas till 6§)

Närmare bestämmelser

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om inom vilken tidsfrist fartygsägaren ska lämna Transport- och kommunikationsverket en i artikel 6.1 b i fartygsåtervinningsförordningen avsedd anmälan om sin avsikt att återvinna fartyget på en eller flera specifika fartygsåtervinningsanläggningar.

(ny)

3 §

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Skyldigheter för ägare av fartyg som nedmonteras i Finland

För att ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen ska kunna nedmonteras i Finland ska dess ägare säkerställa att fartyget har de intyg som avses i 2 § 1 och 2 mom. och att fartyget uppfyller kraven i regel 8 i bilagan till Hongkongkonventionen.

(ny)

4 §

Förteckning över farliga material på fartyg i inrikes fart

Ett fartyg i inrikes fart vars bruttodräktighet är minst 500 ska innan det nedmonteras ha en förteckning över farliga material enligt artikel 5 i fartygsåtervinningsförordningen.

5 § (tidigare 2 §)

5 §

Lämnande av information

Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att *den information som fartygsåtervinningsförordningen förutsätter ges in till Europeiska kommissionen.*

Transport- och kommunikationsverket *ska på begäran av den behöriga myndigheten i den stat där fartygsåtervinningsanläggningen är belägen sända myndigheten information som avses i artikel 7.4 i fartygsåtervinningsförordningen.*

Rapportering av uppgifter

Transport- och kommunikationsverket svarar för att *rapporter enligt artikel 21 i fartygsåtervinningsförordningen lämnas till Europeiska kommissionen.*

Transport- och kommunikationsverket svarar *i enlighet med artikel 12 i Hongkongkonventionen för att följande uppgifter lämnas till Internationella sjöfartsorganisationen*

1) *uppgifter om erkända klassificeringssällskap och utsedda inspektörer,*

2) *uppgifter om fartyg som seglar under finsk flagg och för vilka ett internationellt återvinningsintyg har utfärdats, samt*

3) *uppgifter om överträdelser av skyldigheterna enligt Hongkongkonventionen i fråga om fartyg och om åtgärder som vidtagits gentemot fartyg i anslutning till verkställigheten av skyldigheterna enligt Hongkongkonventionen.*

Gällande lydelse

6 § (tidigare 3 §)

Närmare bestämmelser

Transport- och kommunikationsverket *meddelar* föreskrifter om inom vilken tidsfrist fartygsägaren ska lämna Transport- och kommunikationsverket en i artikel 6.1 b i fartygsåtervinningsförordningen avsedd anmälan om sin avsikt att återvinna fartyget på en eller flera specifika fartygsåtervinningsanläggningar.

9 kap

Hur avfall tas emot i hamn (29.6.2021/669)

6 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten föra in en anteckning om planen i datasystemet för miljöförvaltningsinformation enligt 222 § i miljöförvaltningslagen (527/2014). *Den myndighet som godkänner hamnens avfallshanteringsplan ska sända ett registerutdrag över anteckningen till hamninnehavaren.*

8 §

Onödigt dröjsmål ska undvikas

Fartygets trafikidkare eller ägare eller någon annan som deltagit i avlämning eller mottagning av avfall har rätt till ersättning för skador som orsakats denne av onödigt dröjsmål enligt vad som föreskrivs i skadeståndslagen (412/1974).

Föreslagen lydelse

6 §

Närmare föreskrifter

Transport- och kommunikationsverket *får meddela* föreskrifter om inom vilken tidsfrist fartygsägaren ska lämna Transport- och kommunikationsverket en i artikel 6.1 b i fartygsåtervinningsförordningen avsedd anmälan om sin avsikt att återvinna fartyget på en eller flera specifika fartygsåtervinningsanläggningar.

9 kap.

Hur avfall tas emot i hamn

6 §

Godkännande av avfallshanteringsplanen

När en hamns avfallshanteringsplan har godkänts ska närings-, trafik- och miljöcentralen eller den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten föra in en anteckning om planen i datasystemet för miljöförvaltningsinformation enligt 222 § i miljöförvaltningslagen.

8 §

Onödigt dröjsmål ska undvikas

Fartygets trafikidkare eller ägare eller någon annan som deltagit i avlämning eller mottagning av avfall har rätt till ersättning för skador som orsakats denne av onödigt dröjsmål enligt vad som föreskrivs i skadeståndslagen.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

12 kap

12 kap.

Tillsyn och administrativt tvång

Tillsyn och administrativt tvång

2 §

2 §

*Transport- och kommunikationsverkets
tillsynsuppgifter*

*Transport- och kommunikationsverkets
tillsynsuppgifter*

(nytt mom.)

*Behörig myndighet enligt MRV-
förrordningen och förrordningen om
användning av förnybara och koldioxidsnåla
bränslen för sjötransport är Transport- och
kommunikationsverket.*

6 §

6 §

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

Gränsbevakningsväsendets tillsynsuppgifter

Gränsbevakningsväsendet är 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. (28.12.2018/1357)

Gränsbevakningsväsendet är ledande tillsynsmyndighet vid tillsynen över efterlevnaden i territorialvattnen och i den ekonomiska zonen av vad som i denna lag föreskrivs och med stöd av den föreskrivs och bestäms om utsläpp till vatten från fartyg, *med undantag för förbudet mot utsläpp av gråvatten enligt 5 kap 1 a § och förbudet mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b §.*

Gränsbevakningsväsendet deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system samt utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 §. (17.6.2016/473)

Gränsbevakningsväsendet deltar i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 § i territorialvattnen och den ekonomiska zonen i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system, *utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg samt över förbudet mot utsläpp av gråvatten enligt 5 kap. 1 a § och förbudet mot utsläpp av tvättvatten och rester som separerats från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b §.*

8 §

8 §

Polisens tillsynsuppgifter

Polisens tillsynsuppgifter

Polisen ska utöva tillsyn över efterlevnaden på insjöområdet och i Finlands territorialvatten av bestämmelserna i denna

Polisen ska utöva tillsyn över efterlevnaden på insjöområdet och i territorialvattnen av vad som i denna lag föreskrivs och med stöd av

Gällande lydelse

lag och med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter om utsläpp till vatten från fartyg.

Polisen deltar i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och skadliga påväxthindrande system samt utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg på insjöområdet och i Finlands territorialvatten i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 §.

Föreslagen lydelse

den föreskrivs och bestäms om utsläpp till vatten från fartyg, *med undantag för förbudet mot utsläpp av grävatten enligt 5 kap 1 a § och förbudet mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b §.*

Polisen deltar på insjöområdet och i territorialvattnen i tillsynen över utsläpp till luft från fartyg och över skadliga påväxthindrande system samt över utsläpp av barlastvatten och sediment från fartyg samt över förbudet mot utsläpp av grävatten enligt 5 kap. 1 a § och förbudet mot utsläpp av tvättvatten och rester som separerats från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b § i enlighet med bestämmelserna i 11 och 12 §.

(ny)

8 a §

Uppgifter för Ackrediteringstjänsten FINAS

Nationellt ackrediteringsorgan enligt MRV-förordningen och förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport är Ackrediteringstjänsten FINAS.

(ny)

12 a §

Nekande av tillträde till hamn för fartyg och kvarhållande av fartyg som hänför sig till verkställigheten av förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Transport- och kommunikationsverket ska neka tillträde till finska hamnar för fartyg som fått en utvisningsorder enligt artikel 25 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och som inte för finsk flagg.

Transport- och kommunikationsverket ska besluta att ett fartyg som för finsk flagg och som uppehåller sig i en finsk hamn ska kvarhållas, om fartyget under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder underlåter att fullgöra skyldigheten att inneha ett giltigt dokument om överensstämmelse

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

enligt artikel 24 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, och om andra åtgärder för kontroll av efterlevnad inte har kunnat säkerställa efterlevnaden av skyldigheten. Transport- och kommunikationsverket ska också kvarhålla ett fartyg som för finsk flagg och som hör till ett rederi som med stöd av artikel 25 i den förordningen har fått en utvisningsorder i en annan medlemsstat. Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart undanröja ett beslut om kvarhållande när ett sådant dokument om överensstämmelse som avses ovan har utfärdats för fartyget. Ett beslut om kvarhållande ska inte påverka tillämpningen av internationella sjörättsliga regler för fartyg i nöd.

(ny)

12 b §

Rätt att utföra inspektioner och få uppgifter om hamnars landströmsförsörjning

Transport- och kommunikationsverket har rätt att få tillträde till ett område, en lokal eller ett annat sådant utrymme till vilket tillträde är behövt med tanke på den tillsyn av skyldigheter i fråga om tillhandahållande av landströmsförsörjning i hamn som avses i 7 a kap. 10 §, och att där utföra inspektioner och vidta andra åtgärder som tillsynen kräver.

Inspektionsrätten omfattar dock inte utrymmen som används för boende av permanent natur.

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att få de uppgifter som är nödvändiga för skötseln av tillsynsuppgifterna i fråga om skyldigheten att tillhandahålla landströmsförsörjning av de hamninnehavare om vars skyldigheter det föreskrivs i 7 a kap. 10 § eller i Europeiska unionens rättsakter som gäller den verksamhet som avses i den paragrafen.

Gällande lydelse

13 kap

Särskilda bestämmelser

2 §

*Behörighetsvillkor för utsedda inspektörer
samt utnämning och kraven på god
förvaltning*

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som
avses i 1 mom. uppsåtligen eller av
oaktsamhet handlar i strid med

8 a) övervaknings- och
rapporteringskyldigheten enligt artiklarna
8–12 i Europaparlamentets och rådets
förordning (EU) 2015/757 om övervakning,
rapportering och verifiering av
koldioxidutsläpp från sjötransporter och om
ändring av direktiv 2009/16/EG,
(5.5.2017/275)

10 c) skyldigheterna i anslutning till
återvinning av fartyg eller förberedelse för
återvinning av fartyg enligt artikel 6 i
fartygsåtervinningsförordningen,
(8.9.2017/628)

Föreslagen lydelse

13 kap.

Särskilda bestämmelser

2 §

*Behörighetsvillkor för utsedda inspektörer
samt utnämning och kraven på god
förvaltning*

*Transport- och kommunikationsverket kan
på sin webbplats offentliggöra namnet på och
kontaktuppgifterna till en inspektör samt
dennes verksamhetsområde. Av webbplatsen
ska framgå vilken uppgift inspektören har rätt
att sköta.*

3 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än det som
avses i 1 mom. uppsåtligen eller av
oaktsamhet handlar i strid med

*6 a) förbud mot utsläpp av grävatten enligt
5 kap. 1 a §,*

*8 a) förbud mot utsläpp av tvättvatten och
rester från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9
b §,*

*9 a) övervaknings- och
rapporteringskyldigheterna enligt artiklarna
8–11, 11a och 12 i MRV-förordningen,*

*10 c) skyldigheterna i fråga om återvinning
eller nedmontering av fartyg eller
förberedelse för återvinning eller
nedmontering av fartyg enligt artikel 6 i
fartygsåtervinningsförordningen eller 8 a kap.
3 § i denna lag,*

Gällande lydelse

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för miljöskyddsförseelse i sjöfart dömas till böter.

För miljöskyddsförseelse i sjöfart döms även den fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar skyldigheten att ha en förteckning över farliga material enligt artiklarna 5 och 12 i fartygsåtervinningsförordningen och en i 7 kap. 11 a § avsedd leverantör av marina bränslen som uppsåtligen eller av oaktsamhet har levererat bränsle som inte motsvarar den specifikation som meddelats i det i den paragrafen avsedda överlåtelsebeviset för bränsle, eller levererat ett bränsleprov som inte tagits på det sätt som föreskrivs i den paragrafen. (29.6.2021/669)

7 §

Rättelseyrkande

En part får söka rättelse hos Transport- och kommunikationsverket på det sätt som föreskrivs i förvaltningslagen, om beslutet gäller

1) Transport- och kommunikationsverkets inspektion av fartyg eller någon annan handling som gäller fartyg och som utfärdats med stöd av denna lag eller ett beslut som fattats av ett erkänt klassificeringssällskap eller med anledning av en inspektion av en inspektör utsedd av Transport- och kommunikationsverket, *eller*

2) avgift som en inspektör utsedd av Transport- och kommunikationsverket påfört för åtgärd, beslut eller certifikat enligt denna lag.

Ett beslut i vilket rättelse får sökas får inte överklagas genom besvär. Till beslutet ska fogas anvisningar om rättelseyrkande. Rättelse ska sökas inom 30 dagar från

Föreslagen lydelse

ska, om inte gärningen är ringa eller om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för miljöskyddsförseelse i sjöfart dömas till böter.

För miljöskyddsförseelse i sjöfart döms även en fartygsägare som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar en sådan skyldighet enligt artiklarna 5 och 12 i fartygsåtervinningsförordningen *eller 8 a kap. 4 § i denna lag* som gäller förteckningar över farliga material *eller en sådan skyldighet enligt 8 a kap. 2 § 1 eller 2 mom. som gäller intyg, och en i 7 kap. 11 a § avsedd leverantör av marina bränslen som uppsåtligen eller av oaktsamhet har levererat bränsle som inte motsvarar den specifikation som meddelats i det i den paragrafen avsedda överlåtelsebeviset för bränsle, eller som levererat ett bränsleprov som inte tagits på det sätt som föreskrivs i den paragrafen.*

7 §

Begäran om omprövning

En part får begära omprövning hos Transport- och kommunikationsverket i fråga om följande beslut:

1) Transport- och kommunikationsverkets inspektion av fartyg eller någon annan handling som gäller fartyg och som utfärdats med stöd av denna lag eller ett beslut som fattats av ett erkänt klassificeringssällskap eller med anledning av en inspektion av en inspektör utsedd av Transport- och kommunikationsverket,

2) beslut om en avgift som en inspektör utsedd av Transport- och kommunikationsverket påfört för en åtgärd, ett beslut eller ett certifikat enligt denna lag, *eller*

3) beslut om påförande av påföljdsavgifter enligt 7 b kap. 1 och 2 §.

Begäran om omprövning ska göras inom 30 dagar från delfäendet av beslutet eller påförandet av avgiften.

Gällande lydelse

delfäendet av beslutet eller påförandet av avgiften.

Transport- och kommunikationsverket ska avgöra ett i denna paragraf avsett rättelseyrkande inom två månader från det att yrkandet blev anhängigt. Om beslutet utgör ett hinder för normal drift av fartyget ska beslut med anledning av ett rättelseyrkande emellertid meddelas inom 14 dagar från det att yrkandet blev anhängigt.

8 §

Ändringssökande

Andra beslut än de som avses i 3 kap. 5 § och 12 kap. 14 och 16 § samt 7 § i detta kapitel får överklagas genom besvär. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

9 §

Verkställighet av beslut

Behandling av ett rättelseyrkande eller ett överklagande förhindrar inte verkställighet av ett beslut, om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

Bestämmelser om verkställighet av beslut om betalning av oljeutsläppsavgift finns i 3 kap. 15 §.

Föreslagen lydelse

Transport- och kommunikationsverket ska avgöra en i denna paragraf avsedd begäran om omprövning inom två månader från det att begäran blev anhängig. Om beslutet utgör ett hinder för normal drift av fartyget ska beslut med anledning av en begäran om omprövning emellertid meddelas inom 14 dagar från det att begäran blev anhängig.

På omprövningsförfarandet tillämpas i övrigt vad som föreskrivs i förvaltningslagen.

8 §

Ändringssökande

Andra beslut än sådana som avses i 3 kap. 5 §, 12 kap. 14 § och 7 § i detta kapitel får överklagas genom besvär. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

9 §

Verkställighet av beslut

Behandling av en begäran om omprövning eller ändringssökande förhindrar inte verkställighet av ett beslut *som meddelats med stöd av denna lag, om inte den myndighet som behandlar begäran om omprövning eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat.*

Denna lag träder i kraft den 20 .
Bestämmelserna i lagens

1) i 5 kap. 1 § och 7 kap. 9 b § 1 mom. träder i kraft den 1 juli 2025.

2) i 7 kap. 9 b § 2 mom. träder i kraft den 1 januari 2029.

3) i 5 kap. 1 a och 2 § och 7 b kap. 2 § träder i kraft den 1 januari 2030.

4) i 6 kap. 2 § 3 mom. och 5 § 1 och 3 mom., 7 a kap. 1–8 och 12 § och 8 a kap. 1–5 § träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

På ett ärende som gäller vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande och som vid ikraftträdandet av denna lag är anhängigt med stöd av 12 kap. 16 § i den lag som ändras genom denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

7.

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 § 3 punkten, 37 § 1 mom., 53 § och 57 § 2 mom., sådana de lyder, 2 § 3 punkten, 37 § 1 mom. och 53 § i lag 946/2018 och 57 § 2 mom. i lag 1083/2023, och

fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 946/2018, 169/2019, 738/2019, 670/2021 och 1083/2023, en ny 13 c-punkt, till 38 §, sådan den lyder i lag 946/2018, ett nytt 7 mom. och till 65 §, sådan den lyder i lag 646/2018, ett nytt 7 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Definitioner

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

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

3) MARPOL-konventionen protokollet av år 1978 (FördrS 51/1983) till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, med senare ändringar,

13 c) Hongkongkonventionen den i Hongkong ingångna internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, med senare ändringar,

Gällande lydelse

37 §

Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater

Transport- och kommunikationsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen, MARPOL 73/78-konventionen, lastlinjekonventionen eller barlastvattenkonventionen utför någon annan än en första besiktning. En sådan besiktning är likvärdig med en i detta kapitel avsedd besiktning.

Föreslagen lydelse

37 §

Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater

Transport- och kommunikationsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen, MARPOL-konventionen, lastlinjekonventionen, barlastvattenkonventionen eller Hongkongkonventionen utför någon annan än en första besiktning och beviljar certifikat på basis av besiktningen. En sådan besiktning och ett certifikat som utfärdats på basis av den är likvärdiga med i detta kapitel avsedda besiktningar och certifikat.

38 §

Utsedda besiktningsmän

(ny)

53 §

Besiktningar för att förhindra förorening av miljön

Innan ett fartyg sätts i trafik som ett finskt fartyg ska det besiktas för att förhindra förorening av miljön i syfte att säkerställa att fartyget uppfyller kraven enligt miljöskyddslagen för sjöfarten. På besiktningar för att förhindra förorening av miljön tillämpas MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska unionens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

38 §

Utsedda besiktningsmän

Transport- och kommunikationsverket kan på sin webbplats offentliggöra namnet på och kontaktuppgifterna till en utsedd besiktningsman samt dennes verksamhetsområde. Av webbplatsen ska framgå vilken uppgift besiktningsmannen har rätt att sköta.

53 §

Besiktningar för att förhindra förorening av miljön

Innan ett fartyg sätts i trafik som ett finskt fartyg ska det besiktas för att förhindra förorening av miljön i syfte att säkerställa att fartyget uppfyller kraven enligt miljöskyddslagen för sjöfarten. På besiktningar för att förhindra förorening av miljön tillämpas vad som föreskrivs i MARPOL-konventionen, Hongkongkonventionen, Helsingforskonventionen och övriga internationella förpliktelser som är bindande

Gällande lydelse

För genomförande av MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska unionens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om utförandet av de besiktningar som avses i 1 mom.

57 §

Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat

För genomförande av SOLAS-konventionen, lastlinjekonventionen, MARPOL 73/78-konventionen, non-SOLAS-direktivet, fiskefartygsdirektivet och fartygsåtervinningsförordningen samt övriga internationella förpliktelser meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas. Vidare meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter för fartyg som avses i 22 b § 2 mom. om vilka besiktningshandlingar, certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas.

65 §

Utsedda skeppsmätare

(ny)

Föreslagen lydelse

för Finland samt i Europeiska unionens rättsakter.

För genomförande av MARPOL-konventionen, Hongkongkonventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska unionens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om utförandet av de besiktningar som avses i 1 mom.

57 §

Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat

För genomförande av SOLAS-konventionen, lastlinjekonventionen, MARPOL-konventionen, Hongkongkonventionen, non-SOLAS-direktivet, fiskefartygsdirektivet och fartygsåtervinningsförordningen samt av övriga internationella förpliktelser meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas.

65 §

Utsedda skeppsmätare

Transport- och kommunikationsverket får på sin webbplats offentliggöra namnet på och kontaktuppgifterna till en utsedd skeppsmätare samt dennes verksamhetsområde. Av webbplatsen ska framgå vilken uppgift skeppsmätaren har rätt att sköta.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

—————
Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som
föreskrivs genom förordning av statsrådet.
—————

8.

Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 5 punkten, sådan den lyder i lagarna 861/2016 och 170/2019, och fogas till 11 §, sådan den lyder i lag 877/2014, ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med:

- 5) internationella konventioner:
- a) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan *SOLAS-konventionen*, jämte ändringar,
 - b) protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) nedan *MARPOL 73/78-konventionen*,
 - c) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan *STCW-konventionen*,
 - d) 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) nedan *COLREG-konventionen*,
 - e) 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),
 - f) konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979),
 - g) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996),
 - h) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968),

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag och i förordningar som utfärdas med stöd av den avses med:

- 5) internationella konventioner:
- a) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan *SOLAS-konventionen*, jämte ändringar,
 - b) protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983),
 - c) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan *STCW-konventionen*,
 - d) 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977),
 - e) 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),
 - f) konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979),
 - g) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996),
 - h) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968),
 - i) 2006 års konvention om arbete till sjöss (FördrS 52/2013),

Gällande lydelse

i) 2006 års konvention om arbete till sjöss (FördrS 52/2013),

j) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 93/2010),

k) 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS 4/2009),

l) 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (Nairobikonventionen) (FördrS 14/2017),

m) 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (1400/2019),

11 §

Inspektion eller undersökning av fartyg

Föreslagen lydelse

j) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 93/2010),

k) 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS 4/2009),

l) 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (FördrS 14/2017),

m) *den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (FördrS 38/2017),*

n) *internationella Hongkongkonvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning,*

o) 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (1400/2019),

11 §

Inspektion eller undersökning av fartyg

Inspektion eller undersökning av ett finskt fartyg ska också förrättas om Transport- och kommunikationsverket av en annan part i Hongkongkonventionen får kännedom om en överträdelse av en skyldighet som gäller fartyget enligt den konventionen. Transport- och kommunikationsverket ska i enlighet med Hongkongkonventionen underrätta den avtalsslutande part som rapporterat den påstådda överträdelsen om de åtgärder som har vidtagits med anledning av den påstådda överträdelsen.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

10.

Lag

om ändring av avfallslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i avfallslagen (646/2011) 108 § 2 mom., 108 a § och 147 § 2 mom. 23 och 24 punkten, sådana de lyder, 108 § 2 mom. i lag 626/2017, 108 a § i lag 967/2018 och 147 § 1 mom. 23 och 24 punkten i lag 714/2021, och
fogas till lagen nya 108 b och 108 c § och till 147 § 2 mom., sådant det lyder i lag 714/2021, en ny 25 punkt som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

108 §

108 §

Internationell avfallstransport och transport av fartyg för nedmontering

Internationell avfallstransport och transport av fartyg för nedmontering

Bestämmelser om transport av fartyg för nedmontering finns i 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, nedan fartygsåtervinningsförordningen.

Bestämmelser om transport av fartyg för nedmontering finns i 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, nedan fartygsåtervinningsförordningen, och den i Hongkong den 15 maj 2009 ingångna internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, nedan **Hongkongkonventionen**.

108 a §

108 a §

Myndigheternas uppgifter vid genomförande av fartygsåtervinningsförordningen

*Myndigheternas uppgifter vid genomförande av fartygsåtervinningsförordningen och **Hongkongkonventionen***

Det regionförvaltningsverk som beviljar auktorisering enligt artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen är den behöriga myndighet som avses i artikel 3.1.11 i den förordningen.

Regionförvaltningsverket fattar ett skriftligt beslut i ett ärende som gäller fartygets återvinningsplan enligt artikel 7.3 första stycket i fartygsåtervinningsförordningen.

Behörig myndighet enligt artikel 3.1.11 i fartygsåtervinningsförordningen och artikel 2.3 i Hongkongkonventionen är det regionförvaltningsverk som beviljar auktorisering enligt artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen och artikel 6 i Hongkongkonventionen, och den närings- trafik- och miljöcentral som utövar tillsyn

Gällande lydelse

Finlands miljöcentral och Transport- och kommunikationsverket samarbetar för att förebygga sådant kringgående och sådan överträdelse av fartygsåtervinningsförordningen som avses i artikel 22 i den förordningen.

Finlands miljöcentral följer genomförandet av fartygsåtervinningsförordningen i Finland och fungerar vid behov som expertmyndighet när det är meningen att ett fartyg ska transporteras för nedmontering till en i artikel 15 i fartygsåtervinningsförordningen avsedd fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland.

(ny)

Föreslagen lydelse

över anläggningen som beviljats auktorisering.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland och Transport- och kommunikationsverket samarbetar för att följa genomförandet av fartygsåtervinnings och för att förebygga sådant kringgående och sådan överträdelse av fartygsåtervinningsförordningen som avses i artikel 22 i den förordningen och av Hongkongkonventionen.

Finlands miljöcentral fungerar vid behov som expertmyndighet när det är meningen att ett fartyg ska transporteras för nedmontering till en i artikel 15 i fartygsåtervinningsförordningen avsedd fartygsåtervinningsanläggning i ett tredjeland.

108b

Fartygsåtervinningsplan och förhandsmeddelanden om överföring och nedmontering av fartyg

Utöver vad som föreskrivs i fartygsåtervinningsförordningen, ska fartygsåtervinningsanläggningen för ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen utarbeta en fartygsåtervinningsplan i enlighet med regel 9 i bilagan till den konventionen. Planen ska utarbetas på finska eller svenska. Om en fartygsåtervinningsplan utarbetas för ett utländskt fartyg ska fartygsåtervinningsanläggningen översätta planen till engelska, franska eller spanska om administrationen i fartygets flaggstat kräver det. Fartygsåtervinningsanläggningen ska lämna fartygsåtervinningsplanen till det behöriga regionförvaltningsverket för godkännande minst 45 dygn innan anläggningen tar emot ett fartyg som omfattas av Hongkongkonventionens tillämpningsområde för att nedmonteras. Utöver planen ska fartygsåtervinningsanläggningen till det behöriga regionförvaltningsverket meddela

de uppgifter som avses i regel 24.2 i bilagan till Hongkongkonventionen.

Regionförvaltningsverket ska inom tre dygn meddela fartygsåtervinningsanläggningen, fartygets ägare och Transport- och kommunikationsverket om att det har mottagit fartygsåtervinningsplanen.

Regionförvaltningsverket godkänner en i artikel 7.3 första stycket i fartygsåtervinningsförordningen och i Hongkongkonventionen avsedd fartygsåtervinningsplan och meddelar fartygsåtervinningsanläggningen ett skriftligt beslut om godkännandet. Regionförvaltningsverket ska sända det i Hongkongkonventionen avsedda beslutet om fartygsåtervinningsplanen för kännedom till fartygsägaren, närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen, Transport- och kommunikationsverket och Finlands miljöcentral.

När ett internationellt återvinningsintyg har utfärdats för ett fartyg enligt vad som föreskrivs i 8 a kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten, ska fartygsåtervinningsanläggningen lämna det behöriga regionförvaltningsverket och den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen ett meddelande om den planerade starten av nedmonteringen i enlighet med regel 24.3 i bilagan till Hongkongkonventionen.

Närmare bestämmelser om innehållet i den fartygsåtervinningsplan och de meddelanden som avses i denna paragraf får utfärdas genom förordning av statsrådet.

(ny)

108c

Intyg om slutförande av nedmontering av fartyg

När ett fartyg helt eller delvis har nedmonterats i enlighet med fartygsåtervinningsplanen och kraven i Hongkongkonventionen, ska fartygsåtervinningsanläggningen upprätta ett intyg om slutförande i enlighet med regel 25 i bilagan till konventionen. Intyget ska

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

upprättas i enlighet med formuläret i tillägg 7 till konventionen och till det ska fogas en rapport om tillbud och olyckor som har orsakat skada för människors hälsa eller miljön. Intyget ska lämnas till det behöriga regionförvaltningsverket och den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen inom 14 dygn från det att nedmonteringen slutfördes.

Regionförvaltningsverket ska sända intyget om slutförande till Transport- och kommunikationsverket.

Närmare bestämmelser om innehållet i intyg om slutförande får utfärdas genom förordning av statsrådet.

147 §

Straffbestämmelser

Bestämmelser om straff för miljöförstöring finns i 48 kap. 1–4 § i strafflagen (39/1889).

Den som på något annat sätt än vad som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet

23) bryter mot restriktionen enligt artikel 4.1 i kvicksilverförordningen av import för bortskaffande som avfall, skyldigheten enligt artikel 10.4 i den förordningen att utrusta tandvårdsinrättningar med amalgamavskiljare som uppfyller kraven eller kravet att underhålla amalgamavskiljare, skyldigheten enligt artikel 10.6 i den förordningen att ordna avfallshantering för amalgamavfall, kravet enligt artikel 11 i den förordningen på bortskaffande av avfall från stora källor eller skyldigheten enligt artiklarna 12 eller 14.4 i den förordningen att lämna uppgifter, eller

24) bryter mot den i artikel 7 i fartygsåtervinningsförordningen föreskrivna skyldigheten att utarbeta en återvinningsplan för fartyget,

147 §

Straffbestämmelser

Den som på något annat sätt än vad som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet

23) bryter mot restriktionen enligt artikel 4.1 i kvicksilverförordningen av import för bortskaffande som avfall, skyldigheten enligt artikel 10.4 i den förordningen att utrusta tandvårdsinrättningar med amalgamavskiljare som uppfyller kraven eller kravet att underhålla amalgamavskiljare, skyldigheten enligt artikel 10.6 i den förordningen att ordna avfallshantering för amalgamavfall, kravet enligt artikel 11 i den förordningen på bortskaffande av avfall från stora källor eller skyldigheten enligt artiklarna 12 eller 14.4 i den förordningen att lämna uppgifter,

24) bryter mot skyldigheten enligt artikel 7 i fartygsåtervinningsförordningen eller 108 b § i denna lag att utarbeta en fartygsåtervinningsplan för fartyget, eller

25) bryter mot skyldigheten enligt 108 c § att underrätta myndigheterna om att fartygsåtervinningen har slutförts,

Gällande lydelse

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för brott mot avfallslagen dömas till böter.

Föreslagen lydelse

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för brott mot avfallslagen dömas till böter.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

11.

Lag

om ändring av 169 och 221 a § i miljöskyddslagen

I enlighet med riksdagens beslut ändras i miljöskyddslagen (527/2014) 221 a §, sådan den lyder i lagarna 327/2016 och 627/2017, samt fogas till 169 §, sådan den lyder i lag 1166/2018, ett nytt 2 mom. som följer:

Gällande lydelse

169 § (19.12.2018/1166)

Inspektion vid olyckor, olägenheter och överträdelser

Föreslagen lydelse

169 §

Inspektion vid olyckor, olägenheter och överträdelser

*Om det är fråga om en sådan inspektion av en fartygsåtervinningsanläggning som avses i artikel 9.4 eller artikel 10.1.2 i den i Hongkong den 15 maj 2009 ingångna internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, nedan **Hongkongkonventionen**, eller om överträdelse av skyldigheterna i den konventionen, ska tillsynsmyndigheten och arbetarskyddsmyndigheten trots sekretessbestämmelserna om affärshemligheter lämna de uppgifter om inspektionen, om de åtgärder som vidtagits med anledning av inspektionen och om brott mot konventionen som förutsätts enligt konventionen på engelska till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland för rapportering. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland ska i enlighet med artikel 9, 10 och 12 i Hongkongkonventionen till den konventionslutande part som gjort anmälan och till Internationella sjöfartsorganisationen lämna uppgifter om överträdelser av skyldigheterna i fråga om fartygsåtervinningsanläggningar och om åtgärder som vidtagits med anledning av överträdelserna. Tillsynsmyndigheten och*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

arbetarskyddsmyndigheten ska också i enlighet med artikel 21 i 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, **nedan fartygsåtervinningsförordningen**, anmäla överträdelser som gäller fartygsåtervinningsanläggningar och de åtgärder som vidtagits med anledning av överträdelserna till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, som lämnar uppgifterna till Europeiska kommissionen i enlighet med den artikeln.

221 a §

221 a §

Särskilda bestämmelser om nedmontering av fartyg

Särskilda bestämmelser om nedmontering av fartyg

Vid behandlingen av ett tillståndsärende enligt denna lag som gäller en *anläggning för nedmontering* av sådana fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för 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 ska miljöskyddskraven enligt artikel 13 i den förordningen beaktas.

Vid behandlingen av ett tillståndsärende enligt denna lag som gäller en anläggning där sådana fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fartygsåtervinningsförordningen nedmonteras, ska miljöskyddskraven enligt artikel 13 i den förordningen beaktas. Om det vid anläggningen dessutom nedmonteras fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för Hongkongkonventionen, ska anläggningen vara auktoriserad enligt den konventionen att bedriva fartygsåtervinning. Auktorisering enligt Hongkongkonventionen beviljas om anläggningen uppfyller de miljöskyddskrav som anges i regel 16–23 i bilagan till den konventionen.

För auktorisering enligt artikel 14 i den förordning som avses i 1 mom. krävs det utöver vad som föreskrivs i denna lag att arbetarskyddsmyndigheten i sitt utlåtande anser att fartygsåtervinningsanläggningen uppfyller arbetarskyddskraven i den förordningen, och förordar auktoriseringen. Auktoriseringen ska återkallas när arbetarskyddsmyndigheten anser att arbetarskyddskraven i den förordningen inte längre uppfylls. Arbetarskyddsmyndigheten utöva tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om arbetarskydd vid

För auktorisering som avses i 1 mom. krävs det utöver vad som föreskrivs i denna lag att arbetarskyddsmyndigheten i sitt utlåtande anser att anläggningen uppfyller arbetarskyddskraven i fartygsåtervinningsförordningen och Hongkongkonventionen. Arbetarskyddsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om arbetarskydd vid fartygsåtervinningsanläggningen med tillämpning av vad som föreskrivs i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om

Gällande lydelse

fartygsåtervinningsanläggningen på det sätt som föreskrivs i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006). (8.9.2017/627)

Föreslagen lydelse

arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006). Utöver vad som föreskrivs i 93 § i denna lag, ska en auktorisering att bedriva fartygsåtervinning återkallas när arbetarskyddsmyndigheten anser att kraven i fråga om arbetarskydd inte längre uppfylls.

En i 1 mom. avsedd auktorisering enligt Hongkongkonventionen att bedriva fartygsåtervinning kan beviljas för högst fem år åt gången. Om auktorisering beviljas ska miljötillståndet för anläggningen förenas med en auktorisering enligt formuläret i tillägg 5 till Hongkongkonventionen på finska och engelska.

Regionförvaltningsverket ska i enlighet med artikel 14 i fartygsåtervinningsförordningen och Internationella sjöfartsorganisationen i enlighet med artiklarna 7 och 12 i Hongkongkonventionen informera Europeiska kommissionen om tillstånd som beviljats fartygsåtervinningsanläggningar och om ändringar i tillstånd. Uppgifterna ska också lämnas till miljöministeriet.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

12.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 1 punkten, sådan den lyder
i lag 1183/2023, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap

1 kap

Allmänna bestämmelser

Allmänna bestämmelser

1 §

1 §

Lagens tillämpningsområde

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag
verkställs också

1) en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i
miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),

På det sätt som föreskrivs i denna lag
verkställs också:

1) en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i
miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),
*en avgift på grund av växthusgasintensitet
enligt 7 b kap. 1 § i den lagen och en avgift för
försummelse av skyldigheten att använda
landströmsförsörjning enligt 7 b kap. 2 § i den
lagen,*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Oljeutsläppsavgift () enligt fartygets bruttodräktighet

| Oljeutsläpp i liter | Fartygets bruttodräktighet | | | |
|--|----------------------------|--------------|----------------|-----------|
| | < 3 001 | 3 001–15 000 | >15 000–50 000 | > 50 000 |
| mindre än 50 | 4 278 € | 6 417 € | 8 556 € | 10 695 € |
| 50–1 000 | 8 556 € | 12 834 € | 17 112 € | 21 389 € |
| 1 000 | 8 556 € | 12 834 € | 17 112 € | 21 389 € |
| samt för varje påbörjad 1 000 liter som överstiger 1 000 liter | 684 € | 1 027 € | 1 369 € | 1 711 € |
| 26 000 | 25 667 € | 38 501 € | 51 335 € | 64 168 € |
| samt för varje påbörjad 1 000 liter som överstiger 26 000 liter | 684 € | 1 027 € | 1 369 € | 2 053 € |
| 101 000 | 77 002 € | 115 503 € | 154 004 € | 218 172 € |
| samt för varje påbörjad 1 000 liter som överstiger 101 000 liter | 171 € | 257 € | 342 € | 513 € |
| > 501 000 | 145 448 € | 218 172 € | 290 896 € | 423 510 € |
| samt för varje påbörjad 1 000 liter som överstiger 501 000 liter | 86 € | 128 € | 171 € | 257 € |

Bilaga 2

A. Formler för att beräkna fartygets överensstämmelsesaldo

a) Följande formel ska användas för att beräkna det överensstämmelsesaldo för växthusgasintensitet för ett fartyg som avses i artikel 4.2 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfart:

$$\text{Överensstämmelsesaldo [gCO}_{2\text{eq}}] = (\text{GHGIE}_{\text{target}} - \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \left[\sum_i^{\text{nfuel}} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \right]$$

där:

| | |
|------------------|---|
| gCO_{2eq} | Gram koldioxidekvivalenter |
| $GHGIE_{target}$ | Gränsvärde för växthusgasintensitet från energianvändning ombord på ett fartyg i enlighet med artikel 4.2 |
| $GHGIE_{actual}$ | Årligt genomsnitt på växthusgasintensitet från energianvändning ombord på ett fartyg beräknat för den relevanta rapporteringsperioden |

Till och med den 31 december 2034 får företaget, för varje fartyg med isklass IC, IB, IA eller IA Super eller motsvarande isklass, begära att den ytterligare energiförbrukningen utesluts på grund av färd i isförhållanden.

För varje fartyg med isklass IA eller IA Super eller motsvarande isklass får företaget begära att den ytterligare energiförbrukningen utesluts på grund av fartygets tekniska egenskaper.

I båda fallen, i vilka ytterligare energiförbrukning är undantagen, ska, för beräkningen av överensstämmelsesaldot ovan, värdena för M_i ersättas med den justerade bränslemassan M_{iA} som definieras i bilaga V och det värde $GHGIE_{actual}$ som ska användas för att beräkna överensstämmelsesaldot ska beräknas på nytt med motsvarande värden för M_{iA} .

b) Följande formel ska användas för att beräkna det överensstämmelsesaldo för ett fartyg med avseende på det delmål för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i artikel 5.3 i den förordningen:

$$CB_{RFNBO}[MJ] = \left(0,02 \times \left(\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i \right)$$

där

CB_{RFNBO} Överensstämmelsesaldot i MJ för det delmål för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i artikel 5.3

$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$ Den årliga summan av den energi som används från sådana förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och/eller bränslen som ger likvärdiga minskningar av växthusgasutsläppen som avses i artikel 5.

B. Formel för att beräkna den avgift på grund av växthusgasintensitet som avses i 7 b kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten

Beloppet för den avgift på grund av växthusgasintensitet som avses i 7 b kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ska beräknas enligt följande:

a) Avgift på grund av växthusgasintensitet med avseende på överensstämmelsesaldot för fartygets växthusgasintensitet enligt artikel 4.2 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfart

$$\text{Avgift på grund av växthusgasintensitet} = \frac{|\text{Överensstämmelsesaldo}|}{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400,$$

där

| | |
|---|--|
| Avgift på grund av växthusgasintensitet | Beloppet på den avgift som avses i 7 b kap. 1 § och som baserar sig på överensstämmelsesaldot för växthusgasintensitetsmålet enligt artikel 4 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, i euro |
| Överensstämmelsesaldo | Absoluta värdet av överensstämmelsesaldot för växthusgasintensitet för ett fartyg beräknat enligt formlerna i del A i denna bilaga |
| GHGIE _{actual} | Årligt genomsnitt på växthusgasintensitet från energianvändning ombord på ett fartyg beräknat för den relevanta rapporteringsperioden |

b) Avgift på grund av växthusgasintensitet med avseende på delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt artikel 5.3 i den förordningen

Om värdet av fartygets överensstämmelsesaldo för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung är positivt, beräknas avgiften på grund av växthusgasintensitet enligt följande:

$$\text{Avgift på grund av växthusgasintensitet (förnybara bränslen av icke - biologiskt ursprung)} = \frac{\text{CB}_{\text{RFNBO}}}{41000} \times P_d,$$

där

| | |
|---|--|
| Avgift på grund av växthusgasintensitet | Beloppet på den avgift som avses i 7 b kap. 1 § och som baserar sig på överensstämmelsesaldot för det delmål för användningen av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i artikel 5.3 i förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, i euro |
| CB _{RFNBO} | Värdet av överensstämmelsesaldot för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung |
| Pd | Prisskillnaden mellan förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och fossila bränslen som är kompatibla med fartygsinstallationen |