|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  | LAGFÖRSLAG nr 22/2024-2025 |
|  | Datum |  |
|  | 2025-05-22 |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  | Till Ålands lagting |  |
|  |
|  |
|  |
|  |

**Förbud mot att släppa ut tvättvatten och rester från avgasreningssystem samt toalettavfall och gråvatten från fartyg**

Huvudsakligt innehåll

Landskapsregeringen lämnar förslag till ett nytt kapitel i landskapslagen om miljöskydd. Förslagen innebär att utsläpp i åländskt sjöterritorium från avgasreningssystem som tvättar rökgas, s.k. fartygsskrubbrar förbjuds. Samtidigt införs ett förbud för fartyg att släppa ut toalettavfall och gråvatten i åländska vatten. Förbuden har införts i riket och i Sverige och förslaget är att rikets bestämmelser görs tillämpliga på Åland genom blankettlagstiftning.

 Lagändringen bör träda i kraft så fort som möjligt för att skapa ett enhetligt och heltäckande förbud i norra Östersjön.

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](#_top)

INNEHÅLL

[Huvudsakligt innehåll 1](#_Toc198716788)

[Allmän motivering 3](#_Toc198716789)

[1. Bakgrund 3](#_Toc198716790)

[1.1. Skrubberteknik 3](#_Toc198716791)

[1.2. Utsläppen från skrubbrar 3](#_Toc198716792)

[1.3. Det internationella regelverket för skydd av den marina miljön 4](#_Toc198716793)

[1.4. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3101 om ändring av direktiv 2005/35/EG vad gäller föroreningar förorsakade av fartyg och om införandet av administrativa sanktioner för överträdelser 4](#_Toc198716794)

[2. Lagstiftningen i riket och i Sverige 5](#_Toc198716795)

[3. Landskapsregeringens förslag 6](#_Toc198716796)

[4. Lagstiftningsbehörigheten 6](#_Toc198716797)

[5. Förslagets konsekvenser 6](#_Toc198716798)

[5.1. Miljöeffekter 6](#_Toc198716799)

[5.2. Ekonomiska konsekvenser 7](#_Toc198716800)

[5.3 Övriga konsekvenser 7](#_Toc198716801)

[6. Beredning av lagförslaget 7](#_Toc198716802)

[Detaljmotivering 7](#_Toc198716803)

[Ändring av landskapslagen om miljöskydd 7](#_Toc198716804)

[Lagtext 9](#_Toc198716805)

[L A N D S K A P S L A G om ändring av landskapslagen om miljöskydd 9](#_Toc198716806)

[Bilaga 10](#_Toc198716807)

[Miljöskyddslag för sjöfarten (FFS 1672/2009) 10](#_Toc198716808)

Allmän motivering

1. Bakgrund

1.1. Skrubberteknik

Skrubber är en reningsutrustning som installeras på fartyg för att rena fartygens rökgaser från, i detta sammanhang, svavel och som innebär att fartyg kan fortsätta att använda bränsle med hög svavelhalt trots begränsningar i tillåten svavelhalt i marint bränsle. Användning av tekniken har ökat markant efter att Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) år 2020 införde krav på sänkt innehåll av svavel i fartygens drivmedel för att minska nivån av svavelföreningar i luftutsläpp från fartygen. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen utgör ett svavelkontrollområde (SECA-område), dvs. ett område som omfattas av beslut om obligatoriska metoder för att minska fartygsgenererade utsläpp av svavel till luft. Den 1 januari 2020 skärptes fartygsbränslets svavelhalt från max 3,5 procent till max 0,5 procent svavel globalt (0,1 procent i SECA-områden).

 Även om skrubbrar bidrar till att minska svavelföroreningar i atmosfären och kan minska utsläppen av sot, genererar de också avfall, inklusive i de flesta fall tvättvatten och restprodukter. Skrubbrar klassificeras i två huvudtyper: torra och våta. Torrskrubbrar, som fortfarande är relativt ovanliga jämfört med våtskrubbrar, använder hydratiserade kalkbehandlade granulat för att rena avgaser utan att producera vätskeutsläpp. Våtskrubbrar använder ett flytande medium, vanligtvis havsvatten eller sötvatten i kombination med kaustiksoda, för att absorbera föroreningar som svaveloxider (SOx) och kväveoxider (NOx) som genereras vid bränsleförbränning. Det resulterande tvättvattnet kan vara förorenat med tungmetaller och har ofta ett lågt pH.

 Det finns tre typer av våtskrubbrar som används inom sjöfarten: öppna system, slutna system och hybridsystem. En öppen skrubber använder havsvatten som tvättvatten, som passerar genom systemet en gång innan det släpps ut i havet. På grund av den stora mängden vatten kan det inte lagras ombord. Detta utsläppta vatten är dock mycket surt och innehåller giftiga ämnen som polycykliska aromatiska kolväten (PAH), partiklar (PM), nitrater och tungmetaller som nickel, bly, koppar och kvicksilver. En öppen skrubber producerar stora mängder tvättvatten, ungefär mellan 90 och 140 kubikmeter per MWh eller 500–1 500 kubikmeter per timme.

 En sluten skrubber återanvänder tvättvatten flera gånger, vilket minskar volymen av skadliga ämnen men ökar deras koncentration i de resulterande avfallsresterna, som också kan innehålla spår av smörjmedel. Detta avfall måste släppas ut vid mottagningsanordningar i hamn. En stängd skrubber producerar avtappningsvatten motsvarande 0,45 kubikmeter per MWh eller 4 kubikmeter per timme. En hybridskrubber kan växla mellan att användas i öppet och stängt läge.

1.2. Utsläppen från skrubbrar

Förutom svavel och svavelföreningar tvättas även andra ämnen ur avgaserna genom skrubberanvändning, exempelvis övergödande kväveoxider, giftiga metaller och organiska föreningar såsom PAH:er. Metaller, särskilt koppar, nickel, bly, kvicksilver och kadmium, finns i förhöjda koncentrationer i tvättvatten från skrubbrar. Vissa av dessa metaller kontrolleras genom övervakningsprogram och åtgärder enligt vatten- och havsmiljödirektivet medan andra, såsom vanadin, inte omfattas.

 Utsläpp från skrubbrar är redan i mycket låga koncentrationer skadligt för den marina miljön. Nya studier från ett stort forskningsprojekt inom EU:s ramprogram EMERGE påvisar bland annat att så lite som fem milliliter utsläppt från en skrubber påverkar organismerna i en hel kubikmeter vatten då det innehåller en stor mängd skadliga ämnen. Flera av de testade arterna har en central funktion i näringskedjan där de till exempel är föda för fisklarver och vuxna fiskar, så som sill. Utsläppens effekter på ryggradslösa djur kan därför ha en indirekt effekt på fiskarter som livnär sig på dem.

 Användning av skrubbrar ökar dessutom den totala bränsleförbrukningen med 2–3 procent, och därmed utsläppen av koldioxid (vilket skrubbrar inte tvättar bort). Skrubbrar ger även möjlighet till användning av olja med hög svavelhalt (tjockolja). En minskad användning av tjockolja skulle också leda till minskade negativa effekter på miljön vid en fartygsolycka med oljespill. Marin dieselolja leder också till negativa effekter vid en olycka med spill, men de är oftast inte lika långlivade som effekterna av tjockolja. Sanering av ett oljespill med tjockolja är även svårare rent tekniskt och mer kostsamt.

1.3. Det internationella regelverket för skydd av den marina miljön

De grundläggande och mest centrala internationella reglerna för skydd av den marina miljön, inklusive föroreningar till följd av fartygsdrift, fastställs i FN:s havsrättskonvention från 1982 (Unclos)[[1]](#footnote-1). Konventionen är ett fördrag enligt internationell rätt och innehåller skyldigheter för de stater som är parter i konventionen, inklusive alla Östersjöstater och Europeiska unionen. Den tillhandahåller inga regler eller standarder. Konventionsstaterna åtar sig i stället att se till att de har antagit den nationella lagstiftning som krävs för att säkerställa att skyldigheterna fullgörs.

 Unclos, som ofta kallas för oceanernas konstitution, strävar efter att ha ett omfattande tillämpningsområde som ger den relevanta rättsliga ramen för all användning av haven. I kraft av att de har ratificerats av 168 stater och i allmänhet anses återspegla internationell sedvanerätt i de flesta delar kan dess normer anses vara universellt tillämpliga.

1.4. Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3101 om ändring av direktiv 2005/35/EG vad gäller föroreningar förorsakade av fartyg och om införandet av administrativa sanktioner för överträdelser

Syftet med direktiv 2005/35/EG, *direktivet om* *fartygsföroreningar*, är att i unionsrätten införliva internationella normer i fråga om föroreningar från fartyg och att säkerställa att företag eller andra juridiska eller fysiska personer som är ansvariga för olagliga utsläpp av förorenande ämnen blir föremål för effektiva, proportionella och avskräckande administrativa sanktioner för att förbättra sjösäkerheten och stärka skyddet av den marina miljön mot föroreningar från fartyg. Medlemsländerna har dock, i enlighet med direktivet, möjlighet att införa strängare åtgärder.

 Syftet med uppdateringen av direktivet om fartygsföroreningar är att effektivisera unionslagstiftningen om förhindrande av miljöförorening förorsakad av fartyg och på så vis förbättra skyddet av havsmiljön. Målet är att effektivisera genomförandet av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (den s.k. MARPOL 73/78-konventionen, som upprättats inom IMO. Ändringsdirektivet innehåller bland annat förbud mot vissa utsläpp av restprodukter från avgasreningssystem, dvs. skrubbrar. Det ursprungliga direktivet upplevdes som begränsat vad gäller såväl tillämpningsområdet som ett effektivt genomförande. Direktivet gällde oljeutsläpp och utsläpp av skadliga ämnen, men inte andra utsläpp från fartyg. Dessutom har antalet nationella domar i brottmål och administrativa påföljder som fastställs i enlighet med direktivet varit mycket lågt och det finns skillnader i det nationella genomförandet mellan medlemsstaterna. Kommissionens mål med uppdateringen var att säkerställa att påföljderna tillämpas konsekvent genom att stärka de påföljder som direktivet föreskriver. För att effektivisera det nationella genomförandet är kommissionens mål att myndighetsrapporterna om utsläpp från fartyg ska var mer heltäckande än nu och att informationen ska vara bättre tillgänglig.

 Det uppdaterade direktivet innehåller fyra centrala ändringar jämfört med det ursprungliga direktivet:

 1) utvidgning av tillämpningsområdet från olja och skadliga ämnen till alla utsläpp från fartyg i havet som förbjuds i MARPOL-konventionen

 2) förbud mot utsläpp av restprodukter från avgasreningssystem, det vill säga skrubbrar

 3) ändringar som syftar till att effektivisera påföljdssystemet, dvs. en förpliktelse att föreskriva nationellt om administrativa påföljder och

 4) effektiviserat genomförande i övrigt, såsom ändringar som gäller intensifiering av medlemsstaternas myndighetssamarbete och informationssystemen.

 Syftet med direktivet om fartygsföroreningar är dock inte att ställa upp nya utsläppsförbud eller utsläppsbegränsningar som avviker från MARPOL-konventionen. Ändringarna innebär att direktivet omfattar sådana utsläpp som förbjuds i bilagorna till MARPOL-konventionen, och dessutom förutsätter det att medlemsstaterna förbjuder utsläpp av slam från svavelskrubbar i havet. I 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 (RP 178/2024 rd) konstateras att under förhandlingarna om ändringsdirektivet 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 fartygsföroreningar.

2. Lagstiftningen i riket och i Sverige

Frågan om förbud mot utsläpp i havet från skrubbrar har med anledning av ändringarna av direktivet om fartygsföroreningar utvecklats i riket, och under hösten har riksdagen behandlat ett lagförslag om förbud att släppa ut orenat tvättvatten som använts i avgasreningssystem samt rester som separerats från tvättvattnet i de finländska territorialvattnen. 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 (hädanefter regeringens proposition om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten) lämnades till riksdagen i oktober 2024 och godkändes av riksdagen i december. Ändringen av miljöskyddslag för sjöfarten trädde i huvudsak i kraft den 1 januari 2025 (FFS 1116/2024) och innebär att det i miljöskyddslagen för sjöfarten införs ett förbud mot utsläpp av tvättvatten och slam som separerats från svavelskrubbrar på fartyg till Finlands territorialvatten 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 skärps så att det i fortsättningen ska vara förbjudet att på Finlands territorialvatten släppa ut även behandlat toalettavfall från fartyg. Utsläppsförbudet omfattar därmed skrubbvatten från så kallade öppna kretslopp.

 Även i Sverige har regeringen nyligen beslutat om regeländringar för att motsvarande förbud ska börja gälla. Utsläpp från öppna fartygsskrubbrar till vatten förbjuds i svenskt sjöterritorium från och med den 1 juli 2025.

3. Landskapsregeringens förslag

Landskapsregeringen och lagtinget har uttryckt en vilja att förbjuda utsläpp av tvättvatten och slam som separerats från svavelskrubbrar vilket EU möjliggör men inte tvingar till. I riket och i Sverige har det införts förbud, varför det är viktigt med ett åländskt förbud för att skapa ett enhetligt och heltäckande förbud i norra Östersjön.

 I riket har bestämmelserna om utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem satts in i 7 kap. (Förhindrande av luftförorening från fartyg) i miljöskyddslagen för sjöfarten (FFS 1116/2024). Bestämmelserna om gråvatten har satts in i 5 kap. (Förhindrande av utsläpp av toalettavfall och gråvatten från fartyg), där redan bestämmelser om utsläpp av toalettavfall finns. Landskapsregeringen föreslår att dessa bestämmelser görs tillämpliga på Åland genom ett nytt kapitel i landskapslagen om miljöskydd. Även de straffbestämmelser som finns i rikslagens 13 kap. 3 § införs i landskapslagen genom blankettlagstiftning.

 De förvaltningsuppgifter som enligt miljöskyddslagen för sjöfarten ankommer på en myndighet i riket ska i landskapet skötas av Ålands landskapsregering, till den del uppgifterna faller inom landskapets behörighet. Avsikten är dock att tillsynen ska överföras på Gränsbevakningsväsendet genom en överenskommelseförordning på samma sätt som har gjorts för att bekämpa oljeskador inom Ålands havsområde.

4. Lagstiftningsbehörigheten

Lagstiftningsbehörigheten för de ämnesområden som lagförslaget gäller berör flera av de rättsområden som räknas upp i självstyrelselagen. De mest centrala områdena är miljöskydd och sjöfart.

 Landskapet har enligt 18 § 10 punkten självstyrelselagen lagstiftningsbehörighet i fråga om natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt. Enligt 18 § 21 punkten självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken.

 Riket har däremot enligt 27 § 13 punkten självstyrelselagen lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten.

 I miljöskyddsärenden som gäller sjöfarten har behörighetsfördelningen mellan landskapet och riket vanligtvis granskats bland annat med avseende på vem skyldigheterna gäller och var det anses att skyldigheten fullgörs. Exempelvis ordnandet av mottagning i hamn av avfall från fartyg och avlämningen av avfall i hamnens mottagningsanordning anses höra till landskapets lagstiftningsbehörighet. Miljörelaterade skyldigheter med anknytning till det normala opererandet av fartyg i handelssjöfart anses åter höra till rikets behörighet.Målsättningen med detta lagförslag är att förbjuda utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem samt toalettavfall och gråvatten från fartyg inom åländskt sjöterritorium. Detta är primärt en miljövårdsfråga och bedöms med stöd av 18 § 10 punkten i självstyrelselagen således höra till landskapets lagstiftningsbehörighet.

5. Förslagets konsekvenser

5.1. Miljöeffekter

Förslaget medför positiva effekter för miljön. Halterna av farliga ämnen i tvättvattnet från skrubbrar är väldokumenterat. Nya studier påvisar dessutom att utsläppen kontinuerligt ökar. Ett utsläppsförbud skulle innebära minskad belastning i havet. Fartyg med skrubbrar drar 2–3 procent mer bränsle vilket betyder att en eventuell minskning av att använda skrubbrar också leder till en minskning av bränsleanvändning och tillhörande utsläpp av till exempel koldioxid.

5.2. Ekonomiska konsekvenser

Förbudet mot att släppa ut avfall från skrubbrar i havet förutsätter att fartyget lämnar restprodukter som samlas i skrubbern i en mottagningsanläggning i hamnen. Den hamn som tar emot restprodukterna tar ut en avgift av fartyget enligt direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för av-lämning av avfall från fartyg (det s.k. fartygsavfallsdirektivet).

 Nästan vart tionde av de handelsfartyg som är registrerade i Finland har en skrubber installerad. Dessa fartyg tillhör tre olika rederier. Två av dessa rederier har hybridskrubbrar installerade på alla sina fartyg, där tvättvattnet antingen kan samlas i tankar eller släppas ut i havet. Det tredje rederiets fartyg har både öppna system och hybridskrubbrar.

 När det gäller påföljder har förslaget ekonomiska konsekvenser endast för de som gör sig skyldiga till överträdelser av utsläppsbegränsningarna och utsläppsförbuden, eftersom de som orsakar utsläpp ska påföras en administrativ påföljdsavgift. Dessa kostnader är motiverade för att skapa en avskräckande effekt vid regelbrott.

 Förslaget bedöms inte ha några ekonomiska konsekvenser för landskapet.

5.3 Övriga konsekvenser

Genom det här förslaget får landskapsregeringen nya förvaltningsuppgifter. Planen är dock att så fort som möjligt inleda diskussioner med behöriga riksmyndigheter om en överenskommelseförordning så att riket fortsättningsvis kan sköta tillsynen till denna del. Kostnaden för landskapsförvaltningen med anledning av eventuella ersättningar till riksmyndigheter för hantering av förvaltningsuppgifterna är i dagsläget inte känd.

 Förslaget har inga kända konsekvenser vare sig för jämställdheten eller för barnen på andra sätt än att en ren miljö gynnar alla.

6. Beredning av lagförslaget

Lagförslaget har beretts som ett tjänstemannauppdrag av lagberedningen baserat på en utredning gjord vid miljöbyrån.

Detaljmotivering

Ändring av landskapslagen om miljöskydd

8b kap. *Förbud mot utsläppande av toalettavfall och gråvatten samt tvättvatten och rester från avgasreningssystem från fartyg*. Genom detta nya kapitel blir rikets bestämmelser som förbjuder fartyg att släppa ut toalettavfall och gråvatten från fartyg samt tvättvatten och rester från avgasreningssystem tillämpliga även på Åland.

34d § *Tillämpning av riksbestämmelser om utsläpp från fartyg.* I paragrafen anges vilka bestämmelser i miljöskyddslagen för sjöfarten som ska tillämpas på Åland och att eventuella framtida ändringar i bestämmelserna även ska gälla på Åland. 5 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten förbjuder fartyg vars bruttodräktighet är minst 400, eller mindre fartyg än detta som får ta minst 15 personer att släppa ut obehandlat eller behandlat toalettavfall i vattnet. Bestämmelsen i 5 kap. 1a § förbjuder fartyg vars bruttodräktighet är minst 400, eller mindre fartyg än detta som får ta minst 15 personer och vars skrovlängd är mer än 24 meter att släppa ut gråvatten. I 2 § i samma kapitel finns vissa undantagsbestämmelser när 1 och 1a §§ inte ska tillämpas. 1a § och 2 § träder i kraft den 1 januari 2030. Bestämmelsen i 7 kap. 9b § 1 mom. förbjuder alla fartyg att från och med den 1 juli 2025 släppa ut orenat tvättvatten som använts i avgasreningssystem och bestämmelsen i 7 kap. 9b § 2 mom. förbjuder alla fartyg att från och med den 1 januari 2029 även släppa ut renat tvättvatten som använts i avgasreningssystem.

34e § *Straffbestämmelser i miljöskyddslagen för sjöfarten*. I 13 kap. 3 § 2 mom. 6, 6a och 8a punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten finns straffbestämmelser som även ska tillämpas på Åland.

34f § *Förvaltnings- och tillsynsuppgifter.* I paragrafen anges att de förvaltnings- och tillsynsuppgifter som enligt de bestämmelser som görs tillämpliga i miljöskyddslagen för sjöfarten ankommer på en myndighet i riket ska skötas av Ålands landskapsregering till den del uppgifterna faller inom landskapets behörighet. Avsikten är dock att tillsynen med stöd av 32 § självstyrelselagen ska kunna överföras på riksmyndigheter genom en överenskommelseförordning på samma sätt som har gjorts för att bekämpa oljeskador inom åländskt sjöterritorium.

Lagtext

Landskapsregeringen föreslår att följande lag antas.

L A N D S K A P S L A G
om ändring av landskapslagen om miljöskydd

 I enlighet med lagtingets beslut **fogas** till landskapslagen (2008:124) om miljöskydd ett nytt 8b kap. efter 34c § med nya 34d-34f §§ som följer:

8b kap.
Förbud mot utsläppande av toalettavfall och gråvatten samt tvättvatten och rester från avgasreningssystem från fartyg

34d §

Tillämpning av riksbestämmelser om utsläpp från fartyg

 Bestämmelserna i 5 kap. 1, 1a och 2 §§ miljöskyddslagen för sjöfarten (FFS 1672/2009) om förbud mot utsläpp av toalettavfall och gråvatten från fartyg samt bestämmelsen i 7 kap. 9b § samma lag om förbud mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem ska tillämpas inom åländskt sjöterritorium från det att de träder i kraft i riket.

 Ändringar i de bestämmelser som anges i 1 mom. ska tillämpas på Åland från det att de träder i kraft i riket.

34e §

Straffbestämmelser i miljöskyddslagen för sjöfarten

 Inom Ålands behörighet ska straffbestämmelserna i 13 kap. 3 § 2 mom. 6, 6a och 8a punkten i miljöskyddslagen för sjöfarten tillämpas på Åland. I övrigt gäller straffbestämmelserna i 9 kap. denna lag.

34f §

Förvaltnings- och tillsynsuppgifter

 De förvaltnings- och tillsynsuppgifter som enligt de bestämmelser som anges i 34d § ankommer på en myndighet i riket ska på Åland skötas av landskapsregeringen, till den del uppgifterna faller inom landskapets behörighet.

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](#_top)

 Denna lag träder i kraft den

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](#_top)

|  |
| --- |
| Mariehamn den  |
| L a n t r å d |  |
| Föredragande minister | Jesper Josefsson |

Bilaga

**De paragrafer i miljöskyddslagen för sjöfarten (FFS 1672/2009) som görs tillämpliga på Åland genom detta lagförslag**

Miljöskyddslag för sjöfarten
(FFS 1672/2009)

5 kap.
Förhindrande av utsläpp av toalettavfall och gråvatten från fartyg (30.12.2024/1116)

1 § (29.6.2021/669)

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 får ta minst 15 personer. (30.12.2024/1116)

**1 mom. har ändrats genom L 1116/2024, som träder i kraft 1.7.2025. Den tidigare formen lyder:**

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

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

1 a § (30.12.2024/1116)

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 isbrytartjänster 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.

**1 a § har tillfogats genom L 1116/2024, som träder i kraft 1.1.2030.**

2 § (30.12.2024/1116)

Utsläpp av toalettavfall och gråvatten i undantagsfall

 Bestämmelserna i 1 och 1a § 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 skäliga försiktighetsåtgärder har vidtagits före och efter det att skadan uppkommit för att förhindra eller minimera utsläppet.

**2 § har ändrats genom L 1116/2024, som träder i kraft 1.1.2030. Den tidigare formen lyder:**

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 skäliga försiktighetsåtgärder har vidtagits för att förhindra eller minska utsläppet före och efter det att skadan uppkommit.

7 kap.
Förhindrande av luftförorening från fartyg

9b § (30.12.2024/1116)

Förbud mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem

 Det är förbjudet att i territorialvattnen släppa ut orenat tvättvatten som använts i avgasreningssystem.

**1 mom. träder i kraft 1.7.2025**

 Det är förbjudet att i territorialvattnen släppa ut renat tvättvatten och rester som separerats från tvättvatten som använts i avgasreningssystem.

**2 mom. träder i kraft 1.1.2029**

13 kap.
Särskilda bestämmelser

3 §

Straffbestämmelser

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

 Den som på något annat sätt än det som avses i 1 mom. uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

 6) utsläppsförbud och utsläppsbegränsning som gäller toalettavfall enligt 5 kap. 1 §,

 6 a) förbud mot utsläpp av gråvatten enligt 5 kap. 1 a §, (30.12.2024/1116)

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

 8 a) förbud mot utsläpp av tvättvatten och rester från avgasreningssystem enligt 7 kap. 9 b §, (30.12.2024/1116)

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

1. FN:s havsrättskonvention, undertecknad i Montego Bay, Jamaica den 10 december 1982 och trädde i kraft den 16 november 1994 (1833 U.N.T.S. 397). [↑](#footnote-ref-1)