

HE 178/2024 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutosten ja Lontoon pöytäkirjan liitteiden muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi merenkulun ympäristönsuojelulakia, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia, alusturvallisuuden valvonnasta annettua lakia, jätelakia, ympäristönsuojelulakia ja sakan täytäntöönpanosta annettua lakia. Lisäksi ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdyn Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen ja siihen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan eli niin sanotun MARPOL-yleissopimuksen ja jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan eli niin sanotun Lontoon pöytäkirjan liitteisiin viime vuosina tehdyt lainsäädännön alaan kuuluvat muutokset.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelmaan perustuen merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan alusten rikkipesureiden pesuvesien ja pesureiden erotteleman lietteen päästökieltoa ja harmaan veden eli aluksen suihkuista, pesukoneista ja keittiöistä peräisin olevan veden päästökieltoa Suomen aluevesille. Voimassa olevaa käymäläjätevesien päästökieltoa tiukennettaisiin siten, että jatkossa käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen alukselta veteen olisi kielletty Suomen aluevesillä.

Osana merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettavia muutoksia uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä koskevan EU:n asetuksen säännöksiä täydennettäisiin kansallisesti. Asetus edellyttää toimivaltaisen viranomaisen nimeämistä ja asetuksen mukaisista seuraamuksista säätämistä. Lisäksi ehdotetaan, että Suomessa otettaisiin käyttöön asetuksen sallimalla tavalla niin sanottu saaripoikkeus.

Samalla merenkulun ympäristönsuojelulakiin lisättäisiin satamien pitäjille velvoite varmistaa maasähkön tarjonta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan EU:n asetuksen mukaisesti.

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Hongkongin yleissopimuksen sekä lain yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Koska yleissopimus on sekasopimus, joka sisältää sekä Euroopan unionin että jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, eduskunnan hyväksyntää haetaan vain siltä osin, kuin yleissopimus kuuluu Suomen toimivaltaan. Esityksessä ehdotetaan lisäksi yleissopimuksen edellyttämien muutosten tekemistä merenkulun ympäristönsuojelulakiin, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin, alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin, jätelakiin ja ympäristönsuojelulakiin.

Samalla ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi myös MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutoksia, joilla on uudistettu yleissopimuksen ilmansuojeluliite ja tehty muutoksia öljypäästöjä koskevaan I liitteeseen, käymäläjätevesiä koskevaan IV liitteeseen ja kiinteitä jätteitä koskevaan V liitteeseen sekä lait näiden muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. MARPOL-yleissopimuksen muutokset sisältävät sekä Euroopan unionin että jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, joten eduskunnan hyväksyntää haetaan vain siltä osin, kuin muutokset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Lisäksi ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Lontoon pöytäkirjan liitteiden 1 ja 2 muutokset, joilla kielletään viemäri- ja jäteveden laskeminen mereen, sekä lain pöytäkirjan muutosten voimaansaattamisesta.

Lait merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025. Käsitellyn käymäläjäteveden ja niin sanotussa avoimessa kierrossa käytetyistä rikkipesureista peräisin olevan pesuveden päästökiellot tulisivat voimaan 1.7.2025. Päästöt suljetussa kierrossa käytetyistä rikkipesureista veteen kielletäisiin 1.1.2029 alkaen ja harmaan veden päästäminen 1.1.2030 alkaen.

Hongkongin yleissopimus tulee voimaan 24 kuukauden kuluttua sen voimaantuloehtojen täyttymisestä. Ehdot täyttyivät 26.6.2023, joten sopimus tulee voimaan 26.6.2025. Yleissopimukseen liittyvät lait ja merenkulun ympäristönsuojelulain säännökset on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun sopimus tulee kansainvälisesti voimaan. MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutokset katsottiin hyväksytyiksi pöytäkirjan mukaisella niin sanotulla hiljaisella hyväksymismenettelyllä ja ovat tulleet osin jo voimaan. Suomi on joutunut vastustamaan näitä MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksia, kunnes muutokset on hyväksytty ja voimaansaatu perustuslain edellyttämällä tavalla. MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutosten sekä MAPROL-yleissopimukseen liittyvät merenkulun ympäristönsuojelulain muutosten on tarkoitus tulla voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana. MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutosten vastustus on tarkoitus purkaa siten, että voimaantulo toteutuu tuona asetuksella säädettävänä ajankohtana.

SISÄLLYS

| | |
|--|----|
| ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ | 1 |
| PERUSTELUT | 6 |
| 1 Asian tausta ja valmistelu | 6 |
| 1.1 Tausta | 6 |
| 1.2 Valmistelu | 9 |
| 2 Täydennettävien EU-asetusten ja täytäntöön pantavien kansainvälisten velvoitteiden tavoitteet ja pääasiallinen sisältö | 15 |
| 2.1 Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä | 15 |
| 2.2 Jakeluinfra-asetus | 18 |
| 2.3 Hongkongin yleissopimus | 19 |
| 2.4 MARPOL-yleissopimuksen muutokset | 19 |
| 2.5 Lontoon pöytäkirjan muutokset | 20 |
| 3 Nykytila ja sen arviointi | 20 |
| 3.1 Aluksilta veteen menevien päästöjen rajoitukset Suomen aluevesillä | 20 |
| 3.2 Meriliikenteen uusiutuvat ja vähähiiliset polttoaineet | 25 |
| 3.3 Maasähköliitännät suomalaissatamissa | 27 |
| 3.3.1 Lainsäädäntö | 27 |
| 3.3.2 Käytäntö | 28 |
| 3.4. Aluskierrätys | 29 |
| 4 Keskeiset ehdotukset ja niiden vaikutukset | 34 |
| 4.1 Keskeiset ehdotukset | 34 |
| 4.1.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä | 34 |
| 4.1.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen | 34 |
| 4.1.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen | 35 |
| 4.1.4 Hongkongin yleissopimus | 35 |
| 4.1.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset | 36 |
| 4.1.6 Lontoon pöytäkirjan muutokset | 37 |
| 4.1.7 Muut muutokset | 37 |
| 4.2 Pääasialliset vaikutukset | 38 |
| 4.2.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä | 38 |
| 4.2.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen | 45 |
| 4.2.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen | 48 |
| 4.2.4 Hongkongin yleissopimus | 50 |
| 4.2.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset | 53 |
| 4.2.6 Lontoon pöytäkirjan muutokset | 55 |
| 4.2.7 Muut muutokset | 55 |
| 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot | 56 |
| 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset | 56 |
| 5.1.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä | 56 |
| 5.1.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen | 58 |
| 5.1.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen | 59 |
| 5.1.4 Hongkongin yleissopimus | 60 |

| | |
|--|-----|
| 5.1.5 MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutokset | 60 |
| 5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot | 61 |
| 5.2.1 Aluspäästökiellot | 61 |
| 5.2.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen | 62 |
| 5.2.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen | 62 |
| 6 Lausuntopalaute..... | 62 |
| 7 IMO:n yleissopimusten määräykset ja niiden suhde Euroopan unionin ja Suomen lainsäädäntöön | 70 |
| 7.1 Hongkongin yleissopimus | 70 |
| 7.2 MARPOL-yleissopimuksen muutokset..... | 97 |
| 7.2.1 MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus (päättölauselma MEPC.328(76)) | 97 |
| 7.2.2 Miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttaminen tietyistä MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteiden katsastus- ja todistusvaatimuksista (päättölauselma MEPC.330(76)) | 110 |
| 7.2.3 Arktisilla merialueilla sijaitsevat alueelliset vastaanottojärjestelyt ja jätepäiväkirja (päättölauselma MEPC.360(79))..... | 111 |
| 7.3 Lontoon pöytäkirjan muutokset..... | 112 |
| 8 Lakiehdotusten säännöskohtaiset perustelut..... | 113 |
| 8.1 Laki turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdystä Hongkongin kansainvälisestä yleissopimuksesta | 113 |
| 8.2 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I ja IV liitteeseen tehdyistä muutoksista | 113 |
| 8.3 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan V liitteeseen tehdyistä muutoksista | 113 |
| 8.4 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetusta VI liitteestä..... | 114 |
| 8.5 Laki jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteeseen 1 ja 2 tehdyistä muutoksista | 114 |
| 8.6 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta | 114 |
| 8.7 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta | 141 |
| 8.8 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta..... | 143 |
| 8.9 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta annetun lain kumoamisesta | 144 |
| 8.10 Laki jätelain muuttamisesta..... | 144 |
| 8.11 Laki ympäristönsuojelulain 169 ja 221 §:n muuttamisesta | 147 |
| 8.12 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta | 149 |
| 9 Lakia alemman asteinen sääntely | 149 |
| 10 Voimaantulo | 149 |
| 11 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus..... | 151 |
| 12 Toimeenpano ja seuranta..... | 152 |
| 13 Esityksen riippuvuus muista esityksistä | 153 |

| | |
|---|-----|
| 14 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys | 153 |
| 14.1 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys | 153 |
| 14.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys | 160 |
| LAKIEHDOTUKSET | 165 |
| 1. Laki turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdystä Hongkongin kansainvälisestä yleissopimuksesta | 165 |
| 2. Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I ja IV liitteeseen tehdyistä muutoksista | 166 |
| 3. Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan V liitteeseen tehdyistä muutoksista | 167 |
| 4. Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetusta VI liitteestä | 168 |
| 5. Laki jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteeseen 1 ja 2 tehdyistä muutoksista | 169 |
| 6. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta | 170 |
| 7. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta | 187 |
| 8. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 11 §:n muuttamisesta | 189 |
| 9. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta annetun lain kumoamisesta | 191 |
| 10. Laki jätelain muuttamisesta | 192 |
| 11. Laki ympäristönsuojelulain 169 ja 221 a §:n muuttamisesta | 195 |
| 12. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta | 197 |
| SOPIMUSTEKSTI | 198 |
| LIITTEET | 460 |
| RINNAKKAISTEKSTIT | 460 |
| 6. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta | 460 |
| 7. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta | 492 |
| 8. Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 11 §:n muuttamisesta | 495 |
| 10. Laki jätelain muuttamisesta | 498 |
| 11. Laki ympäristönsuojelulain 169 ja 221 a §:n muuttamisesta | 502 |
| 12. Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta | 505 |
| MUUT LIITTEET (LAKIEHDOTUKSEN 6 LIITTEET) | 506 |
| LIITE 1 | 506 |
| LIITE 2 | 506 |

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Yleistä

Merenkulun ympäristönsuojelulaki (1672/2009) on meriliikenteen ja veneilyn aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva yleislaki. Merenkulun ympäristönsuojelulaki, kuten Suomen kansallinen merenkulun lainsäädäntö laajemminkin, perustuu pitkälti Kansainvälisen merenkulkujärjestön (*International Maritime Organisation*, jäljempänä *IMO*) yleissopimuksiin. Lakiin on sisällytetty keskeiset IMO:ssa sovitut säännöt alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi, kuten alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen ja siihen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983, jäljempänä *MARPOL-yleissopimus*) ja alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 37 ja 38/2017, jäljempänä *painolastivesiyleissopimus*) keskeiset määräykset. Viime vuosina myös Euroopan unionin lainsäädännön määrä merenkulun ympäristönsuojeluun liittyvissä asioissa on lisääntynyt huomattavasti, ja merenkulun ympäristönsuojelulla on pantu täytäntöön ja täydennetty EU-lainsäädäntöä.

Aluspäästökiellot

Petteri Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu keinoja vesistöjen ja Saaristomeren suojelemiseksi. Yksi sovitusta keinoista on kieltää alusten huuhtelu-, ruokajäte-, rikkipesuri- ja käymäläjäteveden purku mereen Suomen aluevesillä. Huuhtelu-, ruokajäte- ja käymäläjäteveden purkua on rajoitettu ja suurelta osin nämä päästöt on jo kielletty Suomea sitovan kansainvälisen sääntelyn nojalla. Tässä hallituksen esityksessä keskitytään käymäläjäteveden ja harmaan veden päästöihin ja päästöihin rikkipesureista, joiden osalta sääntelyä on tarpeen täydentää.

Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä

EU:n 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen¹ ja sen välitavoitteeksi asetetun sitovan tavoitteen vähentää kasvihuonekaasuja vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä saavuttamiseksi komissio antoi kesällä 2021 paketin säädösehdotuksia (jäljempänä *55-valmiuspaketti*). Ehdotetut päästövähennystoimet kohdistuivat kaikkiin olennaisiin politiikkasektoreihin, myös merenkulkuun. Yksi ehdotuksista oli ehdotus asetukseksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä². Asetuksesta saavutettiin sopu neuvoston ja parlamentin kesken maaliskuussa 2023, ja se tuli voimaan 12.10.2023.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119 puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki).

² Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta, COM(2021) 562 final.

Asetuksella uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä pyritään lisäämään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja energialähteiden käyttöä meriliikenteessä ja siten vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä unionin alueella. Asetuksen keskeiset velvoitteet ovat suoraan sovellettavia kaikissa jäsenvaltioissa, mutta se edellyttää lisäksi täydentävää kansallista sääntelyä muun muassa toimivaltaisista viranomaisista ja seuraamuksista. Kansalliset asetuksen täytäntöönpanoon liittyvät säännökset esitetään merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

Jakeluinfra-asetus

Osana 55-valmiuspakettia komissio antoi kesällä 2021 ehdotuksen myös EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan lainsäädännön uudistamiseksi.³ Neuvotteluissa saavutettiin sopu heinäkuussa 2023, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (jäljempänä *jakeluinfra-asetus*), julkaistiin unionin virallisessa lehdessä 22.9.2023.

Jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on edistää vähäpäästöisiin ja päästöttömiin käyttövoimiin siirtymistä kaikissa liikennemuodoissa varmistamalla riittävän tiheä ja laaja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri ja sen käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Vesiliikenteessä asetus velvoittaa jäsenvaltiot varmistamaan, että Euroopan laajuisen TEN-T-liikenneverkon⁴ merisatamissa tarjotaan tietty vähimmäismäärä maasähköä merikonttialuksille ja meriliikenteeseen tarkoitetuille matkustaja-aluksille. Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava maasähkönkäytön käyttöönotto TEN-T-verkon sisävesisatamissa ja se, että TEN-T-ydinverkon merisatamissa on asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä. Näistä velvoitteista ensimmäisten soveltaminen alkaa vuoden 2024 alusta ja loppujen vuoden 2029 lopusta.

Jakeluinfra-asetuksella kumottava direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (jäljempänä *jakeluinfradirektiivi*) on Suomessa pantu osaltaan täytäntöön vuonna 2017 voimaan tulleella lailla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017, jäljempänä *jakeluinfralaki*).

Jakeluinfra-asetus tuli voimaan 12.10.2023 ja sen soveltaminen alkoi 13.4.2024. Asetus on sellaisenaan jäsenvaltioissa sovellettavaa oikeutta, mutta sen tehokkaan kansallisen täytäntöönpanon varmistamiseksi asetusta on kuitenkin tarpeen kansallisesti täydentää siltä osin kuin kansallista liikkumavaraa on jätetty.

Alusten purkamista koskeva sääntely

³ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta, COM(2021) 559 final.

⁴ Euroopan laajuinen liikenneverkko on vahvistettu unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679.

Alusten purkamisen työsuojelu- ja ympäristöongelmiin on kansainvälisesti kiinnitetty huomiota jo muutaman vuosikymmenen ajan. Vaikka kehitys on ollut hidasta, 2000-luvulla on tapahtunut positiivista kehitystä. Aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1257/2013 (jäljempänä *aluskierrätysasetus*) tuli voimaan vuonna 2013 ja Hongkongin yleissopimus turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä (jäljempänä *Hongkongin yleissopimus*) on tulossa kansainvälisesti voimaan kesällä 2025. Nämä instrumentit ovat nopeuttaneet aluspurkamoiden tason nousua.

Hongkongin yleissopimus hyväksyttiin 15.5.2009 Hongkongissa järjestetyssä diplomaattikonferenssissa. Sopimus antaa hyvät edellytykset saattaa alusten purkamisen purkamaisiin asianmukaiseksi.

EU:ssa alusten purkamiseen sovelletaan aluskierrätysasetusta, jossa säädetään pääosin samoista asioista kuin Hongkongin yleissopimuksessa. Aluskierrätysasetus on annettu siinä tarkoituksessa, että se edistäisi EU:n jäsenvaltioiden sitoutumista Hongkongin yleissopimukseen. EU ei voi olla Hongkongin yleissopimuksen osapuoli, sillä sopimuksen määräysten mukaan vain valtiot voivat liittyä sopimukseen. Hongkongin yleissopimuksessa on tiettyjä osia, joita EU:n asetus tai Suomen lainsäädäntö ei kata. Jotta Suomi voi sitoutua Hongkongin yleissopimukseen, Suomen lainsäädäntöön on tehtävä yleissopimuksen edellyttämät lainsäädäntömuutokset.

Kansainvälisesti käytöstä poistettuihin aluksiin on sovellettu toistaiseksi vaarallisten jätteiden maan rajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvonnasta vuonna 1989 tehtyä yleissopimusta (SopS 45/1992; jäljempänä *Baselin yleissopimus*). Suomi on Baselin yleissopimuksen osapuoli. Baselin yleissopimuksen soveltamisessa aluksiin on ollut ongelmia, joita kuvataan esityksessä myöhemmin.

Tässä esityksessä käytetään selkeyden vuoksi pääasiassa käsitettä aluksen purkamisen eikä aluskierrätys. Hongkongin yleissopimuksessa ja EU:n aluskierrätysasetuksessa käytetään käsitteitä aluskierrätys ja aluskierrätyslaitos, jotka sopimuksen ja asetuksen määritelmien mukaan tarkoittavat toimintaa, jossa alus puretaan kokonaan tai osittain. EU:n ja sen mukana kansallisessa jätelainsäädännössä kierrätys kuitenkin tarkoittaa materiaalin hyödyntämistä materiaalina. Aluksen purkamisen on EU:n ja kansallisessa jätelainsäädännössä lähinnä esikäsiteltävä ennen kierrätystä, energiana hyödyntämistä tai loppukäsittelyä. Kohdissa, joissa viitataan suoraan kansalliseen tai EU:n lainsäädäntöön, käytetään siksi asianomaisen säännöksen mukaista käsitettä, kuten aluskierrätyslaitos tai aluskierrätysuunnitelma.

MARPOL-yleissopimuksen muutokset

MARPOL-yleissopimus on keskeisin IMOssa tehdyistä ympäristösopimuksista. Se koskee alusten öljypäästöjä, haitallisia aineita, pakattuja vaarallisia lasteja, käymäläjätevesiä, kiinteitä jätteitä ja alusten ilmapäästöjä. MARPOL-yleissopimusta muutetaan jatkuvasti, jotta se vastaisi uusiin sääntelytarpeisiin.

Nyt esitetään eduskunnan hyväksyttäväksi MARPOL-yleissopimuksen muutoksia, joilla määrätään alusten hiili-intensiteettiä koskevista teknisistä ja operatiivisista toimenpiteistä, vapautetaan miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut tarkastus- ja sertifiointivelvoitteista ja laajennetaan velvoitetta pitää jätöpäiväkirjaan.

Muutokset tulevat voimaan niin sanotulla hiljaisella hyväksymismenettelyllä eli sopimusosapuolten katsotaan hyväksyneen IMO:n merellisen ympäristön suojelukomiteassa (*Marine Environment Protection Committee*, jäljempänä *MEPC-komitea*) sovitut muutokset, elleivät ne vastusta kyseisiä muutoksia tietyn määräajan puitteissa. Suomen perustuslaki edellyttää, että eduskunta hyväksyy Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Jos eduskunnan suostumusta ei ole mahdollista saada määräajan puitteissa, Suomen pitää vastustaa muutoksia. Näin on toimittu nyt hyväksyttäväksi esitettävien lainsäädännön alaan kuuluvien muutosten osalta.

Lontoon pöytäkirjan muutokset

Jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehty vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirja (SopS 87 ja 88/2017, jäljempänä *Lontoon pöytäkirja*) sääntelee jätteen ja muun aineen mereen laskemista tavoitteenaan suojella ja säilyttää meriympäristöä pilaantumiselta. Lontoon pöytäkirja korvasi sitä edeltäneen vuoden 1972 yleissopimuksen jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä pöytäkirjan hyväksyneiden maiden osalta.

Lontoon pöytäkirja kieltää lähtökohtaisesti kaiken jätteen ja muun aineen mereen laskemisen. Lontoon pöytäkirjan liitteessä 1 luetellaan ne aineet, joita voidaan tiettyjen ehtojen täyttyessä harkita mereen laskettaviksi. Lontoon pöytäkirja kieltää lisäksi jätteen merellä polttamisen ja jätteen viennin dumppaustarkoituksessa.

Eduskunnan hyväksyttäväksi esitettävällä Lontoon pöytäkirjan osapuolten kokouksen päätöslauselmalla LP.6(17) tehdyillä muutoksilla kielletään puhdistamolietteen laskeminen veteen.

Lontoon pöytäkirjan muutokset tulivat kansainvälisesti voimaan 15.1.2023 vastaavalla ns. hiljaisella menettelyllä kuin yllä kuvatut MARPOL-muutokset. Suomi on joutunut vastustamaan myös näitä muutoksia, kunnes muutokset on hyväksytty perustuslain edellyttämällä tavalla.

1.2 Valmistelu

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen valmistelu

Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä koskevan asetusehdotuksen sisällöstä neuvoteltiin neuvoston merenkulkutyöryhmässä syksystä 2021 kevääseen 2022. Neuvosto saavutti ehdotuksesta yleisnäkemyksen kesäkuussa 2022, minkä jälkeen asetuksen lopullisesta sisällöstä neuvoteltiin komission, neuvoston ja parlamentin kesken. Sopu asetuksen lopullisesta sisällöstä saavutettiin maaliskuussa 2023. Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät lopputuloksen heinäkuussa 2023. Asetus julkaistiin unionin virallisessa lehdessä 22.9.2023 numerolla (EU) 2023/1805 ja se tuli voimaan 12.10.2023.⁵

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/1805 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=OJ:L:2023:234:TOC>, vierailtu 30.7.2024).

Suomen kannoista asetusehdotukseen linjattiin U-kirjelmässä 51/2021 vp ja siihen liittyvässä eduskuntakäsittelyssä. Asetuksesta käytyjen neuvotteluiden aikana Suomelle keskeistä oli varmistaa ehdotuksen kokonaiskunnianhimon tason säilyminen. Ilmastovaikutusten lisäksi oli tärkeää, että sääntely huomioi vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn ja kansalliset erityispiirteet. Erityisen huomion kohteena oli talvimerenkulun edellytysten turvaaminen, ja Suomi teki konkreettisen ehdotuksen talvimerenkulun huomioimiseksi asetuksessa. Tämä ehdotus hyväksyttiin lopulta osittain määräaikaisena.

Jakeluinfra-asetus

Komission ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja jakeluinfradirektiivin kumoamisesta annettiin 14.7.2021. Samalla komissio julkaisi ehdotusta koskevan vaikutusarvion. Ennen asetusehdotuksen antamista komissio arvioi jakeluinfradirektiivin vaikuttavuutta ja katsoi, että direktiivi ei enää sellaisenaan soveltunut kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamista tukevaksi sääntelyksi ja lainsäädäntöä oli perusteltua päivittää.⁶

Asetusehdotuksesta ja Suomen kannasta annettiin 30.9.2021 eduskunnalle kirjelmä U 53/2021 vp.⁷ Asian käsittely eduskunnassa yhdistettiin asiaan E 97/2021 vp ”55-valmiuspaketti tiedonanto – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta”. Neuvottelujen aikana Suomi piti hyvänä ehdotuksen maasähkön jakelua koskevia tavoitteita ja katsoi tarpeelliseksi, että soveltamisalan piiriin lukeutuvat TEN-T-verkon satamat on ehdotuksessa määritelty keskimääräisten satamakäyntien ja liikennöinnin mukaan.

Neuvotteluissa saavutettiin sopu heinäkuussa 2023. Neuvotteluiden lopputulos oli Suomelle keskeisten neuvottelutavoitteiden mukainen. Jakeluinfra-asetus julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 13.9.2023, ja se tuli voimaan 12.10.2023.⁸ Asetusta sovelletaan sen 26 artiklan mukaan 13.4.2024 alkaen, mutta sen maasähkön syöttöä TEN-T-merisatamissa ja TEN-T kattavan verkon sisävesisatamissa koskevat, jäsenvaltioihin kohdistuvat sitovat tavoitteet tulevat sovellettaviksi 31.12.2029.

Jakeluinfra-asetusta täydentävä, vesiliikennettä koskeva sääntely esitetään lähtökohtaisesti lisättäväksi merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Säännökset ovat osa laajempaa kansallista hankekokonaisuutta, jonka tarkoituksena on kansallisesti täydentää jakeluinfra-asetusta. 15.7.2024 voimaan tullessa laissa liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista (475/2024) säädetään erityisesti tieliikenteen infrastruktuuria koskevien EU:n jakeluinfra-asetuksen mukaisten vaatimusten toimivaltaisesta viranomaisesta ja sen tehtävästä sekä seuraamuksista siltä osin, kun asetus jättää jäsenvaltioille liikkumavaraa. Samalla kumottiin jakeluinfralaki. Mainitun uuden lain 3 §:n mukaan muun ohella jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan mukaisten yhteisten teknisten eritelmien valvova viranomainen on

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 Valtioneuvoston U-kirjelmä U 53/2021 vp (https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U_53+2021.aspx, vierailtu 8.5.2024).

⁸ Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2023.234.01.0001.01.FIN, vierailtu 8.5.2024).

Liikenne- ja viestintävirasto. Jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan mukaiseen sääntelyyn sisältyy myös meri- ja sisävesiliikenteen infrastruktuurin teknisiä eritelmiä.

Asetuksen lentoasemien maasähkön syöttöä koskevista vaatimuksista ehdotetaan säädeltävän ilmailulain (864/2014) muutoksilla osana hanketta, jossa täydennetään tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annettua EU:n asetusta (EU) 2023/2405.⁹

Jakeluinfra-asetuksen tietovelvoitteita täydentävää sääntelyä puolestaan valmistellaan hankkeessa, jossa ehdotetaan säädeltävän useista EU-asetuksista johtuvista uusista, tiedon saatavuuden varmistamiseen liittyvistä tehtävistä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muutoksilla.¹⁰

Jakeluinfra-asetus edellyttää lisäksi kansallista suunnittelua, muun muassa artiklan 14 mukaisen kansallisen toimintakehyksen laatimista. Marraskuussa 2023 liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistettiin hanke, jossa laaditaan kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, joka toimii myös asetuksen tarkoitamana toimintakehyksenä.¹¹

Hongkongin yleissopimuksen valmistelu

Hongkongin yleissopimus on neuvoteltu IMOssa. Yleissopimus on laadittu yhteistyössä IMO:n sopimusvaltioiden ja kansalaisjärjestöjen sekä Kansainvälisen työjärjestön (jäljempänä *ILO*) ja Baselin yleissopimuksen osapuolten kanssa.

Sopimuksen valmistelulle antoi pohjaa työ, jota oli aiemmin tehty Baselin yleissopimuksen piirissä. Baselin yleissopimuksen piirissä on vuodesta 1998 lähtien tehty päätöksiä, jotka tähtäävät alusten purkutöiminnan ongelmien ratkaisemiseen. Baselin sopimuksen sihteeristö julkaisi vuonna 2003 ohjeet alusten purkamisesta¹².

Myös IMOssa oli ennen Hongkongin yleissopimuksen valmistumista annettu ohjeistusta alusten purkamisesta. Aluskierrätysasiaa käsiteltiin vuonna 2000 IMO:n MEPC-komiteassa ja vuonna 2003 IMOssa saatiin valmiiksi ohjeet alusten kierrätyksestä¹³. Vuonna 2005 IMO:n neuvosto päätti, että aluskierrätyksestä ryhdytään valmistelemaan oikeudellisesti sitovaa instrumenttia¹⁴, mikä oli lähtölaukaus Hongkongin yleissopimukselle. Sopimusneuvottelut saatiin päätökseen toukokuussa 2009, jolloin Hongkongin yleissopimus allekirjoitettiin.

⁹ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi, LVM037:00/2023.

¹⁰ Liikenteen ja logistiikan tietosääntelyn päivitys, data-avaruus osa 1, LVM054:00/2023.

¹¹ Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, LVM061:00/2023.

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/techgships-e.pdf>, vierailtu 30.7.2024).

¹³ IMO:n yleiskokouksen päätöslauselma A.962(23).

¹⁴ IMO:n yleiskokouksen päätöslauselma A.981(24).

Hongkongin yleissopimuksen sopimusneuvotteluja pohjustettiin Euroopan unionin jäsenvaltioiden kesken komission yhteensovittamana,¹⁵ vaikka EU ei voi olla sopimuksen osapuoli. EU:lla oli kuitenkin toimivaltaa useissa sopimuksen kattamissa asioissa kuten jätehuollossa, jätteensiirroissa, ympäristönsuojelussa ja kemikaalikysymyksissä sekä alusturvallisuudessa. Sopimuksen tekemisen jälkeen EU:ssa säädettiin aluskierrätysasetus. Sopimuksen täytäntöönpano tapahtuu siten paljolti EU-lainsäädännön kautta.

Sopimusneuvotteluiden aikana kansallisia kantoja valmisteltiin ympäristöministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön ja sosiaali- ja terveysministeriön sekä Merenkululaitoksen (nyk. Liikenne- ja viestintävirasto) ja Suomen ympäristökeskuksen kesken. Merenkulualan ja ympäristöalan järjestöjä kuultiin säännöllisesti valmistelun kuluessa. Sopimusluonnoksesta annettiin eduskunnalle tietoja kirjelmällä U 34/2009 vp. Suomi kannatti yleissopimuksen tekemistä, jotta alusten purkamisen tasoa saataisiin nostettua, työturvallisuutta parannettua ja ympäristön pilaantumista ehkäistyä. Suomi ei ole allekirjoittanut Hongkongin yleissopimusta.

Hongkongin yleissopimus voimaantulon ehdot täyttyivät 26.6.2023 Bangladeshin ja Liberian jätettyä liittymisasiakirjansa IMO:n pääsihteerille. Siten sopimus tulee voimaan 26.6.2025.

MARPOL-yleissopimuksen muutosten valmistelu

Nyt kansallisesti hyväksyttäviksi ja voimaansaattaviksi esitettävät MARPOL-yleissopimuksen muutokset on hyväksytty IMO:n MEPC-komiteassa kolmella eri päätöslauselmalla. Näistä ensimmäiset kaksi hyväksyttiin mainitun komitean 76. kokouksessa 17.6.2021. Kolmas hyväksyttiin komitean 79. kokouksessa 16.12.2022.

Suomen kannat MEPC-komitean 76. istuntoon (MEPC 76) valmisteltiin Liikenne- ja viestintäviraston johdolla. Sidosryhmiä kuultiin 5.5.2021 järjestetyssä Liikenne- ja viestintäviraston meriympäristöverkon kokouksessa. Unionin kannat MEPC 76 -kokoukseen hyväksyttiin neuvoston merenkulkutyöryhmässä komission asiakirjan 8277/7/21 pohjalta käytyjen keskustelujen päätteeksi.

MEPC 76 -kokouksessa päätöslauselmalla MEPC.328(76) hyväksytyt alusten hiili-intensiteettiä koskevat MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset valmisteltiin MEPC-komitean kasvihuonekaasupäästöjä käsittelevässä työryhmässä komitean 75. istunnossa 16.–20.11.2020. Valmistelun pohjana oli ryhmän puheenjohtajan tekemä ehdotus¹⁶, joka puolestaan pohjautui IMO:n jäsenvaltioiden aiemmin tekemiin ehdotuksiin ja neuvotteluihin kasvihuonekaasuja käsittelevässä istuntojenvälisessä työryhmässä. Eduskuntaa informoitiin näistä muutoksista E-jatkokirjeellä EJ 3/2021.

Samaan päätöslauselmaan yhdistettiin miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttaminen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisista tarkastus- ja sertifiointivaatimuksista. Näiden proomujen vapauttamista MARPOL-

¹⁵ Esim. Vihreä kirja laivanromutustoiminnan parantamisesta, KOM(2007) 269 lopullinen, ja komission tiedonantoja neuvostolle, Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle annettu EU:n strategia laivanromutustoiminnan parantamiseksi, KOM(2008) 767 lopullinen.

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.

yleissopimuksen tarkastus- ja sertifiointivelvoitteista ehdotti vuonna 2012 Korean tasavalta.¹⁷ Asiaa käsiteltiin ja sopimusmuutoksia valmisteltiin seuraavien vuosien ajan MEPC-komiteassa ja sen pyynnöstä IMO:n säädösten täytäntöönpanon alakomiteassa (*Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments*) sekä jälkimmäisen edeltäjässä, lippuvaltion täytäntöönpanon alakomiteassa (*Sub-Committee on Flag State Implementation*). Proomuihin soveltuvia tarkastusvelvoitteita on MARPOL-yleissopimuksen I, IV ja VI liitteissä. Näistä VI liitteen poikkeukset on sisällytetty päätöslauselmaan MEPC.328(76); poikkeukset I ja IV liitteiden mukaisista tarkastus- ja sertifiointivelvoitteista on tehty päätöslauselmalla MEPC.330(76).

Koska eduskunnan suostumusta mainituille muutoksille ei ollut mahdollista saada ennen muutosten voimaantuloa, niitä vastustettiin IMO:n pääsihteerille 28.4.2022 toimitetulla nootilla.

Myös Suomen kannat MEPC 79 -kokoukseen valmisteltiin Liikenne- ja viestintäviraston johdolla. Sidosryhmiä kuultiin 21.11.2022 järjestetyssä Liikenne- ja viestintäviraston meriympäristöverkon kokouksessa sekä liikenne- ja viestintäministeriön merenkulun sidosryhmäverkoston kokouksessa 8.11.2022. Unionin kannat MEPC 79 -kokoukseen hyväksyttiin neuvoston merenkulkutyöryhmässä komission asiakirjan 14321/22 pohjalta käytyjen keskustelujen päätteeksi.

Päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen V jätöpäiväkirjan pitovelvoitteen laajentamista koskevat muutokset valmisteltiin PPR-alakomiteassa MEPC-komitean ohjeistuksesta. Muutosten taustalla on IMO:n toimintasuunnitelma alusten merten muovirooskaantumisen torjumiseksi¹⁸, jossa jätöpäiväkirjan pitovelvoitteen laajennus kaikkiin vähintään 100 bruttotonnin aluksiin on mainittu yhtenä vaihtoehtona vähentää merenkulun aiheuttamaa muovirooskaantumista. Samaan päätöslauselmaan yhdistettiin alueellisia vastaanottojärjestelyitä arktisilla alueilla koskevia MARPOL-yleissopimuksen V liitteen muutoksia. Jälkimmäiset kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan, joten niitä ei esitetä eduskunnan hyväksyttäväksi.

Koska eduskunnan suostumusta päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdyille muutoksille ei ollut mahdollista saada ennen muutosten voimaantuloa, niitä vastustettiin IMO:n pääsihteerille 23.10.2023 toimitetulla nootilla.

Lontoon pöytäkirjan muutosten valmistelu

Vuonna 2018 Lontoon pöytäkirjan osapuolten kokouksen alaiset tieteelliset ryhmät käynnistivät yleiskatsauksen valmistelun, jossa tarkasteltiin puhdistamolietteen käsittelyn tai dumpppauksen nykyisiä käytäntöjä, sihteeristön vuonna 2016 teettämään kyselyyn annettuja vastauksia ja muuta saatavilla olevaa tietoa. Kerättyjä tietoja täydennettiin ulkopuolisen konsultin selvityksellä. Vuonna 2021 tieteelliset ryhmät yhtyivät konsultin tutkimuksen päätelmään, jonka mukaan käytettävissä olevat tiedot osoittivat puhdistamolietteen dumpppauksen vähentyneen globaalisti hyvin alhaiselle tasolle ja suosittelivat, että pöytäkirjan hallintoelimet aloittaisivat raportin tulosten ja tieteellisten ryhmien havaintojen perusteella keskustelun Lontoon pöytäkirjan liitteessä 1 esiintyvän puhdistamolietteen tarpeellisuudesta.

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).

¹⁸ Annettu päätöslauselmalla MEPC.310(73).

Vuoden 2021 osapuolten kokouksessa käydyin keskustelun tuloksena hallintoelimet olivat yhtä mieltä siitä, että käytettävissä olevien tietojen pohjalta puhdistamolietteen dumpkaus on vuosikymmenten kuluessa vähentynyt huomattavasti ja se on kielletty monissa alueellisissa mertensuojelusopimuksissa sekä kansallisessa lainsäädännössä. Lisäksi jätteen käytölle on nykyään olemassa vaihtoehtoja. Näin ollen liitteen 1 muuttamisesta puhdistamolietteen poistamiseksi sallittujen jätteiden luettelosta katsottiin olevan riittävästi näyttöä ja perusteita. Liitteen 1 muuttamisesta seurasi tarve poistaa viemäri lieju myös liitteestä 2, jossa annetaan määräyksiä mereen laskettavaksi harkittavan jätteen tai muun aineen arvioinnista, Asiaa koskevat pöytäkirjan muutokset hyväksyttiin Lontoon pöytäkirjan 17. osapuolikokouksessa 7.10.2022 päätöslauselmalla LP.6(17).

Suomen kannat osapuolten kokoukseen valmisteltiin ympäristöministeriön johdolla. Suomi kannatti kokouksessa muutoksia. Suomessa puhdistamolietteen dumpkaus mereen on jo vanhastaan kielletty ympäristönsuojelulain (527/2014) 18 §:n nojalla. Lontoon pöytäkirjan muutos kuuluu EU-jäsenvaltioiden kansalliseen toimivaltaan.

Koska eduskunnan suostumusta päätöslauselmalla LP.6(17) tehdyille muutoksille ei ollut mahdollista saada ennen muutosten voimaantuloa, niitä vastustettiin IMOn pääsihteerille 10.1.2023 toimitetulla nootilla.

Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelu käynnistettiin ministeri Ranteen 10.10.2023 hyväksymällä säädöshankepäätöksellä¹⁹. Valmisteluun ovat osallistuneet ympäristöministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto sekä Hongkongin yleissopimuksen osalta myös sosiaali- ja terveysministeriö ja Suomen ympäristökeskus. Ympäristöministeriö on vastannut Lontoon pöytäkirjan muutosten hyväksymisen ja voimaansaattamisen valmistelusta. Valmistelun aikana on konsultoitu myös muun muassa Ahvenanmaan maakunnan hallitusta, sisäministeriön rajavartio-osastoa, kansallista akkreditointipalvelua ja Poliisihallitusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on tuottanut uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta ja jakeluinfra-asetusta täydentävän sääntelyn sekä rikkipesureiden pesuvesikiellon valmistelun tueksi vaikutusarviot, jotka on julkaistu valtioneuvoston hankesivulla²⁰.

Valmistelussa on huomioitu lakialoite 17/2023 vp, jossa esitetään aluspäästökieltoja merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

Sidosryhmiltä pyydettiin lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi 25.4.–20.6.2024. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi-sivustolla²¹ ja on jälkikäteen saatavilla esityksen

¹⁹ Säädöshankepäätös on julkaistu valtioneuvoston hankesivulla: Hallituksen esitys merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksista LVM056:00/2023, (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>, vierailtu 8.5.2024).

²⁰ Ibid.

²¹ Lausuntopyyntö Hallituksen esityksestä merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon

valmisteluun liittyvällä hankesivulla. Lausuntopalautetta kuvataan jäljempänä jaksossa 6. Lausunnot ja laajempi lausuntoyhteenveto on julkaistu valtioneuvoston hankesivulla.²²

Saatujen lausuntojen perusteella esitykseen on tehty eräitä muutoksia. Harmaan veden päästökiellon voimaantuloa on viivästytetty viidellä vuodella alun perin ehdotetusta ja sen soveltumista vanhimpiin jäänmurtajiin on rajattu, poliisin roolia aluspäästökieltojen valvonnassa on rajattu osallistuvaksi, esityksen suhdetta perustuslakiin koskevaan jaksoon on tehty täydennyksiä ja esityksen eri osiin valtiosopimusosoikeudesta johtuvia muutoksia.

Lisäksi jatkovalmistelussa muutettiin rikkipesureiden päästökieltojen voimaantuloa siten, että se vastaisi Ruotsissa ja Tanskassa tehtyjä päätöksiä kansallisten päästökieltojen voimaantulosta. Jatkovalmistelussa täydennettiin myös harmaan veden päästökieltoa teknisillä vaatimuksilla, joilla pyritään helpottamaan päästökiellon valvontaa.

2 Täydennettävien EU-asetusten ja täytäntöön pantavien kansainvälisten velvoitteiden tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

2.1 Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetulla asetuksella pyritään varmistamaan kasvihuonekaasupäästöjen väheneminen EU:n meriliikenteessä unionin ilmastoneutraalustavoitteiden mukaisesti. Asetuksella asetetaan aluksille kahdenlaisia velvoitteita. Ensinnäkin säädetään aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettirajoista ja kestävyysominaisuuksista, jotka käytännössä edellyttävät, että alukset siirtyvät käyttämään merkittävässä määrin vaihtoehtoisia polttoaineita. Jotta kannustettaisiin muiden kuin biologista alkuperää olevien eli synteettisten polttoaineiden kehittämiseen ja käyttöönottoon meriliikenteessä, niiden polttoaineiden käytölle on erillinen palkitsemiskerros aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin laskennassa vuosina 2025–2033, minkä lisäksi näille polttoaineille tulee sovellettavaksi erillinen 2 prosentin alaraja, jos komissio toteaa, että niiden osuus meriliikenteen polttoaineista on alle 1 prosenti vuoteen 2031 mennessä. Toiseksi alukset veloitetaan käyttämään maasähköä satamassa ollessaan kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa. Tältä osin asetus täydentää jakeluinfra-asetusta, jossa säädetään maasähkön tarjoamisesta satamissa.

Asetus soveltuu lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin bruttovetoisuudeltaan yli 5 000 oleviin aluksiin matkoilla, joissa on kyse matkustajien tai rahdin kuljetuksesta kaupallisessa tarkoituksessa. Asetus kattaa kaiken alusten EU:n alueella käyttämän energian sekä puolet matkoilla kolmansista maista EU:hun tai EU:sta kolmansiin maihin käytetystä energiasta. Kasvihuonekaasupäästöistä asetus kattaa hiilidioksidin (CO₂), metaanin (CH₄) ja dityppioksidin (N₂O) päästöt.

Asetuksessa asetetaan vuodesta 2025 alkaen aluksen vuoden aikana käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetille viiden vuoden välein kiristyvä raja. Aluksella raportointikauden aikana käytetyn energian vuotuinen keskimääräinen kasvihuonekaasuintensiteetti ei saa ylittää

pöytäkirjan muutoksista, VN/22626/2023

(<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=ecb9628e-3956-43a7-b651-786a2a902994>, vierailtu 1.7.2024).

²² Valtioneuvoston hankesivu, Merenkulun ympäristönsuojelulain muutokset, LVM 056:00/2023, (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>, vierailtu 1.7.2024).

määrättyä rajaa. Vuodesta 2025 kasvihuonekaasuintensiteetin tulee olla 2 prosenttia alhaisempi kuin vuonna 2020; vuodesta 2030 vaatimus on 6 prosenttia. 2035, 2040 ja 2045 alkaen vaatimus on 14,5, 31 ja 62 prosenttia. Vuodesta 2050 eteenpäin vaatimus on 80 prosenttia. Jääluokitellun aluksen yhtiö²³ voi pyytää jäävahvisteisuuteen liittyvistä teknisistä ominaisuuksista johtuvan lisäenergiankulutuksen jättämistä pois. Lisäksi jääolosuhteissa kulkemisesta johtuva lisäenergiakulutus voidaan yhtiön pyynnöstä huomioidaan vuoden 2034 loppuun asti.

Maasähkön käyttöä koskevaa velvoitetta sovelletaan kontti- ja matkustaja-aluksia vähintään kaksi tuntia kestäväillä satamakäynneillä. Velvoite soveltuu vuoden 2030 alusta alkaen jakeluinfra-asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa satamissa ja vuoden 2035 alusta alkaen muissa satamissa, jos laiturissa on käytettävissä oleva maasähkön syöttö. Velvoite ei kuitenkaan koske aluksia, jotka käyttävät satamassa ollessaan asetuksen liitteessä III yksilöityjä päästöttömiä teknologiatyyppejä, kuten aluksella tuotettua tuuli- tai aurinkoenergiaa. Asetuksen liite III ei ole tyhjentävä. Velvoitetta ei myöskään sovelleta asetuksessa luetelluissa tilanteissa, joissa alus ei pysty kytkeytymään maasähkөөn. Alusten on ennen satamaan saapumista ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle tai muulle asianmukaisesti valtuutetulle taholle aikomuksestaan kytkeytyä maasähkөөn ja ennakoidusta sähkötarpeesta tai vaihtoehtoisesti aikomuksestaan käyttää päästötöntä teknologiaa. Toimivaltaisen viranomaisen tai muun asianmukaisesti valtuutetun tahon on vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähkөөn käytettävissä.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, kalastus- ja kalankäsittelyaluksiin, rakenteeltaan alkeellisiin puisiin aluksiin, aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, tai muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviin julkisen vallan aluksiin. Asetuksessa on jätetty jäsenvaltiolle liikkumavaraa täytäntöönpanossa antaen jäsenvaltiolle mahdollisuus myöntää tietyille matkustaja-aluksille syrjäisimpien alueiden, pienten saarten ja yhteyksistään taloudellisesti erittäin riippuvaisten alueiden erityiskohtelua koskevia määräaikaista poikkeuksia. Lisäksi jäsenvaltiolle on annettu harkintavalta päättää, että asetuksen velvoitteita laiturissa kiinnitettyinä oleviin aluksiin laajennetaan koskemaan ankkuripaikassa oleviin kontti- ja matkustaja-aluksiin.

Asetuksella otetaan käyttöön päästöjen seuranta-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä asetuksen säännösten noudattamisen tarkkailua varten suhteessa määriteltyyn raportointi- ja todentamiskautteen. Asetuksen velvoitteiden täyttämiseksi käytetään komission perustamaa sähköistä tietokantaa, jonne yhtiöllä, todentajilla, toimivaltaisilla viranomaisilla, luokituslaitoksilla, kansallisilla akkreditointielimillä, Euroopan meriturvallisuusvirastolla ja Euroopan komissiolla on pääsy. Asetuksen mukaan yhtiöt ovat vastuussa aluksilla käytetyn energian määrän ja tyypin seurannasta ja raportoinnista sekä muista asiaankuuluvista tiedoista, jotta voidaan osoittaa, että aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetti jää asetuksessa asetetun kasvihuonekaasuintensiteetin rajan alle. Päästötietojen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevat säännöt nojaavat soveltuvin osin meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun asetuksen (EU) 2015/757 (jäljempänä *MRV-asetus*) mukaisiin säännöksiin. Yhtiön tuli elokuun lopussa 2024

²³ Asetuksen velvoitteet kohdistuvat yhtiölle, joka voi asetuksen 3 artiklan mukaisesti olla omistaja tai muu organisaatio tai henkilö, kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaja, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnoista aluksen omistajalta ja suostunut ottamaan hoidettavakseen kaikki alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevassa kansainvälisessä turvallisuusjohtamissäännöstössä asetetut velvoitteet ja vastuut.

toimittaa todentajille kunkin aluksensa seurantasuunnitelma, jossa käy ilmi valittu menetelmä aluksilla käytetyn energian määrän, tyyppin ja päästökertoimen tietojen seuraamiseksi ja raportoimiseksi. Päästötiedot tulee toimittaa asetuksen liitteessä 2 esitettyjen päästökertoimien mukaisesti. Päästöihin sovelletaan asetuksen liitteen mukaisia oletusarvoisia päästökertoimia tai todellisia ja sertifioituja päästökertoimia, jotka kattavat well-to-tank-päästöt ("energialähteeltä tankkiin") ja tank-to-wake-päästöt ("tankista työntövoimaksi"). Lisäksi aluksella käytettävät vaihtoehtoiset polttoaineet on sertifioitava.

Seurantasuunnitelmaa on tarkastettava yhtiön toimesta vähintään vuosittain. Riippumaton ja akkreditoitu todentaja arvioi asetuksen todentamismenettelyn mukaisesti, onko seurantasuunnitelma asetuksessa vahvistettujen vaatimusten mukainen. Lisäksi asetus asettaa vaatimukset seurantasuunnitelman muutosten ilmoittamisesta todentajalle. Seurantasuunnitelmat tallennetaan asetuksessa tarkoitettuun tietokantaan. Tiedot tulee koota vuosittain ja toimittaa todentamiskauden tammikuun loppuun mennessä todentajalle (asetuksen 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu FuelEU-selvitys). Yhtiöltä saadun selvityksen pohjalta todentaja suorittaa asetuksen mukaisen laskennan ja ilmoittaa tiedot yhtiölle sekä tallentaa FuelEU-selvityksen todentamiskauden maaliskuun loppuun mennessä asetuksessa tarkoitettuun tietokantaan.

Asetukseen sisältyy joustomekanismeja. Jos aluksella on todentajan suorittamien laskelmien perusteella raportointikaudella kasvihuonekaasuintensiteettiä tai muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuusylijäämä, yhtiö voi säästää sen tai lainata vastaavan määrän etukäteen sen seuraavan raportointikauden vaatimustenmukaisuustaseeseen. Hyväksytyin vaatimuksenmukaisuusylijäämän säästäminen tai lainaaminen tulee yhtiön toimesta kirjata asetuksessa tarkoitettuun tietokantaan. Jos aluksella ei ole vaatimuksenmukaisuusylijäämää, todentaja antaa todentamiskauden kesäkuun loppuun mennessä aluksella vaatimustenmukaisuusasiakirjan asetuksen velvoitteiden täyttämistä. Muussa tapauksessa toimivaltainen viranomaisen antaa asetuksessa tarkoitetun FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan aluksen maksettua seuraamusmaksun. Vaatimustenmukaisuusasiakirja on tallennettava asetuksessa tarkoitettuun tietokantaan. Lisäksi asetuksessa säädetään mahdollisuudesta yhdistää aluksia aluspooleiksi, jolloin yhden aluksen mahdollista ylisuoriutumista on mahdollista käyttää kompensoimaan toisten alusten alisuoriutumista. Edellytyksenä on, että aluspoolin vaatimustenmukaisuustase on positiivinen.

Asetuksessa säädetään seuraamusmaksuista aluksille, jotka eivät noudata aluksella käytetyn energian vuotuista keskimääräistä kasvihuonekaasuintensiteettiä tai muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskevia rajoja tai joilla on vaatimusten vastaisia satamakäyntejä. Jäsenvaltioiden tulee pyrkiä käyttämään seuraamusmaksuista saatuja tuloja tai niiden rahallista arvoa merenkulkualan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden kehittämiseen.

Asetuksessa säädetään toimivaltaiselle viranomaiselle tulevista tehtävistä. Näihin lukeutuvat ilmoittaminen havaitsemistaan puutteista todentajan toimissa, toisen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta saatujen tietojen huomiointi jäsenvaltioon akkreditoitujen todentajien valvonnassa ja korotetun seuraamusmaksun määrästä ilmoittaminen yhtiölle. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen tulee antaa seuraamusmaksun maksaneelle alukselle vaatimustenmukaisuusasiakirja sekä tallentaa se asetuksen mukaiseen tietokantaan. Yhtiöillä on oikeus pyytää toimivaltaiselta viranomaiselta todentajien tekemien laskelmien ja toimenpiteiden varmistamista, määräämistä ja uudelleentarkastelua. Toimivaltaisella

viranomaisella on myös mahdollisuus suorittaa asetuksen mukaisia lisätarkastuksia, jotka koskevat FuelEU-selvitystä, todentamisraporttia tai todentajan tekemiä laskutoimituksia. Toimivaltainen viranomainen voi tietyissä tilanteissa myös antaa karkotusmääräyksen alukselle tai pysäyttää aluksen.

Asetuksella komissiolle on myönnetty valtuutuksia antaa delegoituja säädöksiä ja täytäntöönpanosäädöksiä. Nämä koskevat polttoaineiden elinkaaren ja polton aikaisten päästöjen päästökertoimia, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alataavoitetta, poikkeamisen maasähkön käyttövelvoitteesta sallivista päästöttömistä teknologioista, seurantasuunnitelmien ja vaatimustenmukaisuusasiakirjan malleja, todentajien akkreditointia, vaatimustenmukaisuustietokantaan pääsyä, tietokannan käyttöoikeuksia ja teknisiä toiminnallisuuksia sekä seuraamusmaksun suuruutta.

Komissio arvioi asetuksen ja MRV-asetuksen tai muiden alakohtaisten säädösten välistä vuorovaikutusta ja niiden lähentymistä sekä asetuksen toimivuutta, mukaan lukien markkinoiden vääristymisen tai satamissa tapahtuvan vaatimusten kiertämisen mahdollisia vaikutuksia; meriliikenteen päästöttömien teknologioiden ja niiden markkinoiden kehitystä, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden teknologioiden ja niiden markkinoiden kehitystä, seuraamusten tuottamien tulojen käytöstä ja asetuksen vaikutusta unionin merenkulkualan kilpailukykyyn. Ensiksi mainitusta komissio toimittaa kertomuksen neuvostolle ja parlamentille syyskuussa 2024; asetuksen toimivuuden osalta vuoden 2027 loppuun mennessä ja sen jälkeen vähintään viiden vuoden välein. Kertomuksiin voidaan tarvittaessa liittää lainsäädäntöehdotus.

2.2 Jakeluinfra-asetus

Jakeluinfra-asetuksen tavoitteena on saada aikaan kattava ja yhteensopiva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrakuuri unionissa kaikkia liikennemuotoja varten ja siten edistää siirtymää päästöttömään liikenteeseen. Asetuksessa asetetaan jäsenmaita sitovat tavoitteet muun ohella meri- ja sisävesisatamien maasähkön käyttöönnotolle sekä tavoitteet nesteytetyn metaanin syötölle merisatamissa. Samalla edistetään EU:n tavoitetta vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.

Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niissä TEN-T-verkon merisatamissa, joissa alustyyppikohtaiset, keskimääräiset vuosittaiset satamakäyntimäärät ylittyvät, tarjotaan tietty vähimmäismäärä maasähkön syöttöä vuoden 2029 loppuun mennessä. Satamakäyntimäärien vuotuinen keskiarvo lasketaan kolmen viime vuoden ajalta laituriin kiinnitetyistä aluksista, joiden vetoisuus ylittää 5 000 bruttotonnia. Merikonttialuksien osalta satamakäyntejä tulee kolmen viime vuoden keskiarvona olla yli 100 vuodessa, ro-ro-matkustaja-alusten ja meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten osalta yli 40 ja muiden meriliikenteeseen tarkoitettujen matkustaja-alusten osalta yli 25. Jos mainitut satamakäyntien määrät ylittyvät, on 90 %:ssa näistä käynneistä oltava tarjolla maasähköä. Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukaan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 5 kohdan a, b, c, e ja g alakohdassa tarkoitettujen alusten satamakäyntejä ei oteta huomioon määritettäessä laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien kokonaismäärää kyseisessä merisatamassa. Kyse on esimerkiksi alle kahden tunnin satamakäynneistä tai siitä, että alus kattaa sähkön tarpeensa satamassa olon ajan jotain muulla nollapäästöteknologialla kuin maasähköllä.

Asetuksen 10 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että vähintään yksi maasähkön syöttölaitteisto otetaan käyttöön TEN-T-ydinverkon sisävesisatamissa vuoden 2024

loppuun mennessä ja kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamissa vuoden 2029 loppuun mennessä.

Jakeluinfra-asetuksen satamien maasähkönkäytön käyttöönottoa koskevat velvoitteet on kohdistettu jäsenvaltioille, joten asetuksessa on jätetty liikkumavaraa siihen, millä keinoin velvoitteet kansallisesti täytetään. Jakeluinfra-asetus ei edellytä toimivaltaisen viranomaisen nimeämistä tai asetuksen noudattamatta jättämisestä koituvien seuraamusten säätämistä kansallisesti eli tältäkin osin kansallinen liikkumavara on laaja.

Asetuksen 11 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että TEN-T-ydinverkon merisatamissa otetaan vuoden 2024 loppuun mennessä käyttöön asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkausposteja, jotta merialukset voivat liikennöidä koko TEN-T-ydinverkossa. Lisäksi jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä naapurijäsenvaltioiden kanssa, kun se on tarpeen TEN-T-ydinverkon asianmukaisen kattavuuden varmistamiseksi.

2.3 Hongkongin yleissopimus

Hongkongin yleissopimuksen tarkoituksena on varmistaa, että käytöstä poistettava alus puretaan työsuojelun ja ympäristönsuojelun kannalta asianmukaisesti, sekä ehkäistä ja vähentää aluksen purkamisesta johtuvaa meri- ja maaympäristön pilaantumista. Tämä edellyttää, että koko aluksen elinkaaren ajan eli aluksen rakentamisesta purkamiseen asti tiedetään, mitä vaarallisia materiaaleja aluksessa on ja missä ne sijaitsevat.

Yleissopimus sisältää määräyksiä aluksessa kielletyistä materiaaleista, vaarallisten materiaalien ja niiden sijaintipaikkojen kirjaamisesta, tarkastuksista sekä menettelyistä, joita on noudatettava, kun alus on tarkoitus toimittaa purettavaksi. Yleissopimus edellyttää, että aluspurkamolle annetaan purettavan aluksen vaaratekijöistä riittävät tiedot. Tämä koskee erityisesti aluksen rakenteissa olevia vaarallisia materiaaleja ja aluksessa olevia jätteitä tai räjähdysherkkiä kaasuja.

Sopimus velvoittaa aluksen omistajaa pitämään luettelo vaarallisista materiaaleista, hankkimaan alukselle vaarallisten materiaalien luettelo koskevan todistuskirjan ja kierrätyskelpoisuuden osoittavan todistuskirjan, katsastuttaa alus määräajoin ja toimittaa alus purettavaksi asianmukaiseen aluspurkamoon. Yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvat alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500.

Yleissopimuksessa käsitellään myös aluskierrätyslaitosten turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista toimintaa sekä aluskierrätystä koskevien määräysten noudattamisen valvomista. Yleissopimuksessa on määräyksiä myös purkamisessa syntyvien jätteiden toimittamisesta jätehuoltoon.

2.4 MARPOL-yleissopimuksen muutokset

Päätöslausemalla MEPC.328(76) annettiin MARPOL-yleissopimuksen päivitetty ilmapäästöjä koskeva VI liite. Valtaosa olemassa olleista säännöistä on sisällytetty uudistettuun konsolidoituun liitteeseen sellaisenaan. Päätöslausemalla tehdyt muutokset koskevat pakollisia tavoitepohjaisia teknisiä ja operatiivisia toimenpiteitä kansainvälisen meriliikenteen alusten hiili-intensiteetin supistamiseksi. Muutokset toteuttavat osaltaan IMO:n alustavaa strategiaa

alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä²⁴. Lisäksi päätöslauselmalla tehdyillä muutoksilla vapautetaan miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimallaan liikkuvat proomut ilmapäästöjen ehkäisemiseen liittyvistä tarkastus- ja sertifiointivaatimuksista. Jälkimmäisten muutosten tarkoituksena on keventää mainittujen proomujen käyttöön liittyvää hallinnollista taakkaa.

Päätöslauselmalla MEPC.330(76) toteutetaan MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteen muutokset, joilla vapautetaan miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimallaan liikkuvat proomut öljy- ja käymäläjätevesipäästöjen ehkäisemiseen liittyvistä tarkastus- ja sertifiointivaatimuksista. Kyse on samasta muutospaketista, jolla mainitut proomut vapautettiin yleissopimuksen VI liitteen mukaisista ilmapäästöjen ehkäisemiseen liittyvistä tarkastus- ja sertifiointivaatimuksista.

Päätöslauselmalla MEPC.360(79) laajennetaan velvollisuus pitää jätepäiväkirjaa kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 100, kun nykyisin velvoite koskee aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400. Samalla päätöslauselmalla tehtiin alueellisia vastaanottojärjestelyitä arktisten merialueiden satamissa koskevia muutoksia, jotka kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

2.5 Lontoon pöytäkirjan muutokset

Lontoon pöytäkirjan muutosten tavoitteena on vahvistaa meriympäristön suojelua ja säilyttämistä kaikilta pilaantumista lähteiltä kieltämällä viemäri- eli puhdistamolietteen harkinnanvarainen mereen laskeminen. Ennen muutoksia viemäri- eli puhdistamolietteen mereen laskeminen on ollut joidenkin sopimusosapuolten merialueilla luvanvaraisesti mahdollista. Päätöslauselmalla LP.6(17) hyväksytyjen liitteen 1 ja 2 muutosten jälkeen sopimusosapuolet eivät enää voi myöntää lupia viemäri- eli puhdistamolietteen mereen laskemiseksi.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Aluksilta veteen menevien päästöjen rajoitukset Suomen aluevesillä

Kansainvälisesti eri aineiden päästämistä aluksilta veteen on rajoitettu IMOssa tehdyn MARPOL-yleissopimuksen määräyksillä. Alusten öljypäästöistä määrätään MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä. II liitteessä määrätään haitallisista nestemäisistä aineista ja III liitteessä haitallisista pakatuista lasteista. IV liite koskee alusten käymäläjätevesipäästöjä ja V liite kiinteitä jätteitä, mukaan lukien ruokajätteitä. Alusten ilmapäästöjen rajoittamisesta määrätään MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä, jota täydentää alusten rikkipesureiden osalta merellisen ympäristön suojelukomitean antama ohjeistus. Sääntöjä on kuvattu alla tarkemmin päästölajeittain.

Suomi on sitoutunut kaikkiin MARPOL-yleissopimuksen liitteisiin ja saattanut niiden sisältämät päästökielto- ja rajoitukset voimaan blankettilaiein. Lisäksi MARPOL-yleissopimuksen päästörajoitukset ja -kiellot on pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksillä.

Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan öljyn tai öljypitoisen seoksen, haitallisen nestemäisen aineen, käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen ja kiinteän

²⁴ Päätöslauselma MEPC.304(72).

jätteen poistaminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.²⁵ Lisäksi 4 luvun 1 §:n mukaan MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännössä tarkoitettuihin luokkiin X, Y tai Z kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen sovelletaan mainitun liitteen määräyksiä. Mainitut päästökiellet ja -rajoitukset ovat kriminalisoitu lain 13 luvun 3 §:llä, jonka mukaisesti päästökieltojen ja -rajoitusten rikkominen voi tulla rangaistavaksi merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena. Lisäksi niihin voidaan soveltaa rikoslain ympäristön turmelemista koskevia 48 luvun 1–4 §:iä.

Merenkulun ympäristönsuojelulaisa säädetään myös jätteiden vastaanoton järjestämisestä satamissa (9 luku) ja jätteiden jättämisestä satamaan (10 luku). Sääntelyn taustalla on aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin ((EU) 2019/883, jäljempänä *alusjätedirektiivi*) ja MARPOLin asettamat vaatimukset sekä HELCOMin suositukset. Satamien vastaanottolaitteiden tulee olla riittäviä vastaanottamaan alusperäistä jätettä, jotta alusten päästöt mereen voidaan minimoida. Lisäksi sääntely koskee muun muassa aluksilta perittäviä maksuja ja vapautuksia. Alusjätesääntelyn mukaan jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi jokaiselta satamassa käyvältä alukselta tulee periä maksu siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei tai kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Tämä niin kutsuttu ei erityismaksua -järjestelmä kattaa Suomessa HELCOMin suosituksen 28/1 mukaisesti alusten öljypitoiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet. Lastijäämät eivät kuitenkaan ole järjestelmän piirissä. Lisäksi alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla jätetyn jätteen lajien ja määrän perusteella peritään maksu rikkipesureista peräisin olevasta jätteestä ja ei erityismaksua -järjestelmän piiriin kuuluvista jätteistä, jos toimitettu jätemäärä ylittää erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin.

Aluspäästöjen valvonnasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa. Luvun 1 §:n mukaan lain valvontaviranomaisia ovat Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, kuntien ympäristönsuojeluviranomaiset, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi. 6 §:n mukaan Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. 2 §:n mukaan myös Liikenne- ja viestintävirasto valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä.

Alla on kuvattu hallitusohjelmakirjauksessa listattuja aineita koskevaa kansainvälistä sääntelyä ja ohjeistuksia sekä muuta niiden kannalta olennaista nykytilaa. Tarkastelu keskittyy 12 meripeninkulmaan lähimmästä maasta (rannasta) ulottuviin sääntöihin, koska hallitusohjelmakirjauksen mukaisesti päästökiellet tulisi asettaa Suomen aluevesille. Suomen aluevedet ulottuvat maantieteellisestä alueesta riippuen 4–12 meripeninkulman päähän YK:n merioikeusyleissopimuksen mukaisesti niin sanotusta perusviivasta, joka tarkoittaa samaa asiaa kuin lähin maa.

Rikkipesureiden pesuvesipäästöt

²⁵ Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §, 4 luvun 2 §, 5 luvun 1 § ja 6 luvun 1 §.

Rikkipesureita käytetään aluksilla pakokaasujen puhdistamiseen ja rikin oksidien päästörajoitusten saavuttamiseen, kun alus käyttää korkearikkistä polttoainetta. Korkearikkinen polttoaine on matalarikkistä halvempaa, joten korkearikkisen polttoaineen ja rikkipesurin käyttöön on taloudellinen kannustin. Pesureissa pakokaasuun suihkutetaan merivettä, jotta siitä saadaan puhdistettua pois riittävä määrä rikin oksideja. Samalla pesuveteen irtoaa pakokaasusta muitakin aineita, joilla voi olla veteen päästessään haitallisia ympäristövaikutuksia. Pesurit voivat joko päästää pesuveden suoraan mereen (nk. avoin kierto) tai kierrättää pesuveden uudelleen, jolloin pesuvedestä erotetaan haitallisia aineita sisältävä liete eli jäämät (nk. suljettu kierto). Jälkimmäisessä vaihtoehdossa kertyvä liete tulisi IMO:n ohjeistuksen²⁶ mukaan ottaa talteen, käsitellä aluksella ja jättää maihin sataman vastaanottolaitteistoon. Suljetussa kierrossa syntyy myös niin sanottuja ylivuotovesiä. Ylivuotovedet ovat pesuvettä, josta on eroteltu haitallisia aineita sisältävä liete, ja joka yleensä lasketaan veteen. Ylivuotoveteen jää kuitenkin haitallisia aineita, joten myös sillä on meriympäristölle haitallisia vaikutuksia. IMO:n ohjeistus sallii avoimen kierron pesuvesien ja suljetun kierron ylivuotovesien päästämisen veteen, jos nämä pesuvedet täyttävät ohjeistuksen mukaiset päästökriteerit.

Rikkipesureista kertyvät pesuvedet ovat hyvin happamia ja sisältävät rikkiä, rehevöitymistä aiheuttavia typpiyhdisteitä, orgaanisia yhdisteitä sekä haitallisesti vesiekosysteemiin vaikuttavia raskasmetalleja, kuten kromia, kuparia, nikkeliä, sinkkiä ja vanadiumia. Rikkipesurien pesuvesipäästöjen haitallisuus meriympäristölle on todettu monissa tutkimuksissa.²⁷ Pesuvesien sisältämien aineiden määrä vaihtelee paljon laitekohtaisesti, ja pesuvesissä päästettävien aineiden yhteisvaikutusta on vaikea arvioida, mutta niiden toksisuuspotentiali on suuri.

IMO on antanut rikkipesureiden käytöstä ohjeistuksen, jonka mukaan pesuvesiä tai niistä erotettuja jäämiä, jotka eivät täytä tiettyjä päästökriteerejä, ei tulisi päästää veteen. Käytännössä suositetaan, että suljetussa kierrossa toimivien laitteiden pesuvesistä erotettuja jäämiä ei päästettäisi veteen. IMO:ssa on viime vuosina ympäristövaikutuksista. Osa IMO:n jäsenvaltioista on ajanut pesuvesille pakollisia päästökieltoja, mutta keväällä 2024 MEPC-komitea katsoi, että pesuvesien rajoittaminen on kunkin jäsenvaltion omassa päätösvallassa. IMO:n suositus kehottaa päästöjä rajoitettavan vain, kun niillä katsotaan olevan haitallisia vaikutuksia. Osana EU:ta Suomi on pyrkinyt vaikuttamaan IMO:ssa siten, että rantavaltioiden edellytettäisiin rajoittavan meriympäristölle haitallisia päästöjä rikkipesureista.

HELCOMin vuonna 2021 päivitetystä Itämeren suojelun toimintaohjelmassa²⁸ on sovittu, että HELCOMin puitteissa kehitetään vuoteen 2025 mennessä tiekartta, jonka tavoitteena on vähentää rikkipesureiden pesuvesien haitallisia päästöjä vähintäänkin olemassa olevan

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

²⁷ Muun muassa 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.

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

lainsäädännön tasolle varovaisuusperiaate ja IMO:n työn tulokset huomioon ottaen. Myös Suomen merenhoidon toimenpideohjelmassa vuosille 2022–2027 on asetettu toimenpide rikkipesureiden pesuvesipäästöjen vaikutusten selvittämiseksi ja kansainvälisen sääntelyn kehittämiseksi pesuvesipäästöille. Toimenpiteen mukaan Suomi osallistuu aktiivisesti IMO:ssa tehtävään työhön kansainvälisten pesuvesipäästörajoitusten asettamiseksi. Lisäksi toimenpiteessä todetaan, että pesuvesien ympäristövaikutuksia ja mahdollisten päästökieltojen mm. taloudellisia vaikutuksia tulisi selvittää. Toimenpiteen mukaan Suomessa tulisi myös selvittää mahdollisuutta rajoittaa kansallisesti pesuvesien päästöjä satama-alueilla ja herkissä rannikkovesissä.

Suomeen suuntautuvasta liikenteestä valtaosa (lähes 90 %) tapahtuu aluksilla, joilla ei ole rikkipesuria. Aluksista, joilla on rikkipesuri, 75 %:lla on avoimen kierron pesuri. Lopuilla on joko hybridipesuri, joka voi toimia joko avoimessa tai suljetussa kierrossa, tai suljetun kierron pesuri.

| Rikkipesurilaji | Aluksia | Osuus aluksista (%) | Satamakäynnit | Osuus satamakäynneistä (%) |
|-----------------|--------------|---------------------|---------------|----------------------------|
| Ei pesuria | 1 481 | 89,8 | 25 331 | 83,6 |
| Avoim kierto | 125 | 7,6 | 4 015 | 13,2 |
| Hybridi | 38 | 2,3 | 954 | 3,1 |
| Suljettu kierto | 5 | 0,3 | 14 | 0 |
| Yhteensä | 1 649 | 100 | 30 314 | 100 |

Taulukko 1. Suomen satamissa vuonna 2022 käyneiden alusten erittely rikkipesurilajeittain.

Rikkipesureita on käytetty Itämerellä pääosin vuodesta 2015 alkaen, jolloin alueella käytettävän meripolttoaineen ylin sallittu rikkipitoisuus laski 1,0 painoprosentista 0,1 painoprosenttiin. Vuonna 2015 Itämerellä liikennöi noin 50 rikkipesurilla varustettua alusta, kun taas vuonna 2022 näitä oli jo lähes 800. Maailmanlaajuisesti ja siten myös Itämerellä rikkipesuriasennusten määrää on kasvattanut merkittävästi polttoaineen ylimmän sallitun rikkipitoisuuden rajoittaminen 3,5 painoprosentista 0,5 painoprosenttiin rikin oksidien päästörajoitusalueiden ulkopuolella vuoden 2020 alusta alkaen. Maailmanlaajuisesti rikkipesurilla varustettuja aluksia on liikenteessä jo viitisen tuhatta.

Lähes joka kymmenenteen Suomeen rekisteröityyn kauppa-alukseen on asennettu rikkipesuri. Nämä alukset kuuluvat kolmelle eri varustamolle. Näistä kahden varustamon kaikkiin aluksiin on asennettu niin kutsutut hybridipesurit, joissa pesuvesi joko kerätään talteen (suljettu kierto) tai päästetään veteen (avoim kierto). Kolmannen varustamon aluksilla on sekä avoimen kierron että hybridipesureita.

Satamat perivät yleensä rikkipesurin erotteleman lietteen ja pesuvesien jättämisestä satamaan erillisen maksun. Avoimessa kierrossa käytettävässä laitteessa pesuvesiä kertyy niin suuria määriä, ettei vesiä ole mahdollista säilöä aluksella matkan ajaksi, vaan ne pitää päästää laitteen käytön aikana suoraan veteen. Siten alukset, joille on asennettu avoimen kierron pesuri, eivät voi käyttää pesureitaan rikkipesureiden pesuvesien päästökieltoalueella purjehtiessaan vaan niiden tulisi siirtyä käyttämään matalarikkistä polttoainetta.

Käymäläjätevedet (nk. mustat vedet)

MARPOL-yleissopimuksen IV liite koskee käymäläjätevesiä, joilla tarkoitetaan jätevesiä ja jätteitä, jotka ovat peräisin käymälöistä, pisoaareista, lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista, lattiakaivoista, eläinten pitotiloista ja muita jätevesiä, jotka on sekoitettu näiden lähteiden jätteiden ja jätevesien kanssa. Harmaat vedet eivät ole käymäläjätevesiä.

Itämeri on MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen erityisalue, mistä seuraa, että Itämerellä on muita merialueita tiukemmat säännöt matkustaja-alusten käymäläjätevesien päästämiseksi. Siten matkustaja-alukset saavat kansainvälisten säännösten mukaan purkaa käymäläjätevetensä Itämereen vain, jos ne on käsitelty pesulaitteistolla, joka on hyväksytty vuoden 2012 tyyppihyväksyntäohjesäännön²⁹ mukaisesti ja joka poistaa vedestä kolibakteerit sekä vähintään 70 % typestä ja 80 % fosforista. Muussa tapauksessa käymäläjätevedet pitää jättää sataman vastaanottolaitteistoon. Käsittelemättömän käymäläveden ja hienonnis- ja desinfiointilaitteistolla käsitellyn käymäläveden laskeminen matkustaja-alukselta mereen on Itämerellä aina kielletty.

Rahtialukset voivat sen sijaan nykyisten kansainvälisten säännösten mukaan purkaa mereen käsittelemättömät käymäläjätevetensä, kunhan etäisyys lähimmästä maasta on vähintään 12 meripeninkulmaa eli noin 22 kilometriä. Suomen aluevedet ulottuvat alueesta riippuen 4–12 meripeninkulman päähän lähimmästä maasta, joten Suomen aluevesillä käsittelemättömän käymäläjäteveden päästäminen veteen on alustyyppistä riippumatta kielletty MARPOL-yleissopimuksen nojalla. Hienonnettua ja desinfiointua käymäläjätevetä saa päästää aluksesta veteen vähintään 3 meripeninkulman etäisyydellä (n. 5,6 km) lähimmästä maasta ja hyväksytyllä käsittelylaitteistolla käsitellyt käymäläjätevedet millä tahansa merialueella.

Käymäläjätevesiä koskevien kansainvälisten määräysten tarkastus on parhaillaan kesken, ja esillä ovat olleet muun muassa uudet velvoitteet pitää aluksella käymäläjätepäiväkirjaa ja laatia käymäläjätevesien hallintasuunnitelma. Lisäksi on esitetty käymäläjätevesien käsittelylaitteistojen hyväksymisohjesäännön kiristyksiä ja MARPOL-yleissopimukseen uusia määräyksiä käymäläjätevesiä koskevasta näytteenotosta katsastusten ja mahdollisesti myös satamavaltiotarkastuksen yhteydessä. Näitä ehdotuksia käsitellään seuraavan kerran IMOn pilaantumisen ehkäisyn ja torjunnan alakomitean (PPR) 12. istunnossa helmikuussa 2025.

Ilmatieteen laitos on arvioinut, että vuonna 2022 aluksilta päästettiin suoraan Itämereen käsittelemätöntä käymäläjätevetä yhteensä 0,5–1,4 miljoonaa kuutiometriä. Käsitellyn käymäläjäteveden päästömäärää tai sen sisältämien eri aineiden päästömääriä ei ole ollut

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

mahdollista arvioida, koska Ilmatieteen laitoksen käyttämässä päästömallissa ei voida määritellä aluksella käytössä olevan käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tyyppiä.³⁰

HELCOM-maiden kesken on sovittu osana Itämeren suojeleohjelmaa, että vuoteen 2025 mennessä tehdään tutkimus ja vaikutustenarviointi, jossa arvioidaan rahtilaivojen mahdollisuudet tuoda jätevedet satamien vastaanottojärjestelmiin tai käsitellä jätevedet laivalla ennen niiden laskemista mereen. Tulosten perusteella tehdään tarpeelliset toimenpiteet, jotta voidaan tehdä päätös vuoteen 2027 mennessä siitä, laajennetaanko Itämeren erityisasemaan liittyvää MARPOL-sääntelyä kattamaan myös rahtilaivojen jätevedet. Kansalliseen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelmaan on sisällytetty toimenpideselvitys rahtialuksilla muodostuvan käymäläjäteveden määrästä ja Itämereen aiheuttamasta ravinnekuormituksesta. Toimenpiteessä selvitetään laskennallisesti ja kyselytutkimuksin, kuinka paljon rahtialuksilla muodostuu käymäläjätevettä sekä miten sitä käsitellään ja puretaan Itämereen ja satamien vastaanottolaitteisiin sekä tehdään näiden lukujen valossa arvio siitä, kuinka paljon käymäläjätevesiä ja niiden mukana ravinteita päätyy Itämereen.

Harmaat vedet

Harmailla vesillä tarkoitetaan yleisesti laivan keittiöistä, pesukoneista ja suihkuista tulevia talousvesiä. Harmailla vesillä ei ole kansainvälisesti tunnustettua oikeudellista määritelmää, mutta IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean laatimassa MARPOL-yleissopimuksen V liitteen toimeenpano-ohjeistuksessa ne on määritelty tiskialtaista, suihkuista, pesukoneista, kylpytiloista ja pesualtaista/lavuaareista peräisin oleviksi vesiksi. Määritelmän mukaan harmaat vedet eivät sisällä MARPOL-yleissopimuksen alusten käymäläjätevesiä koskevan IV liitteen 1.3 säännön mukaisesti käymälöiden, urinaalien, sairaala- ja eläintilojen eikä lastitilojen poistovesiä eikä harmaata vettä pidetä V liitteen mukaisena jätteenä.

Harmaiden vesien käsittelyä aluksella tai päästämistä alukselta mereen eivät koske mitkään kansainväliset määräykset. Siten niitä voi purkaa mereen kansainvälisillä merialueilla kaikkialla maailmassa niin matkustaja- kuin rahtialuksilta. MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kokonaisuudistuksen yhteydessä on esillä ehdotus, jolla liitteen tyyppihyväksyntäohjesäännön määritelmiin lisättäisiin harmaiden vesien määritelmä. Määritelmän lisäämisellä ei olisi oikeusvaikutuksia harmaiden vesien käsittelylle ja päästämislle veteen.

Harmaiden vesien mukana veteen päätyy muun muassa ruoka-aineiden ja puhdistusaineiden jäämiä sekä mikromuovia. Joillain aluksilla harmaat vedet sekoitetaan käymäläjäteveteen ja toimitetaan niiden mukana sataman vastaanottolaitteistoon. Näin toimivat esimerkiksi säännöllisessä aikataulussa Suomen ja Viron sekä Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivät alukset. Joillain aluksilla harmaat vedet ja hienonnettu ruokajäte sekoitetaan toisiinsa ja joko toimitetaan sataman vastaanottolaitteistoon tai päästetään veteen ruokajätettä koskevien MARPOL-määräysten³¹ mukaisesti vähintään 12 meripeninkulman päässä rannasta.

Ilmatieteen laitos on arvioinut, että vuonna 2022 harmaata vettä päästettiin aluksilta suoraan Itämereen yhteensä 5,4 miljoona kuutiometriä. Määrän arvioidaan kasvavan, koska vuonna 2022 matkustajaliikenne vielä palautui COVID-19-pandemian aiheuttamasta notkahduksesta. Vuosien 2006 ja 2019 välillä harmaan veden päästöt Itämerellä kasvoivat noin 5,4 miljoonasta

³⁰ Ilmatieteen laitos, Discharges to sea from Baltic Sea Shipping in 2022.

³¹ MARPOL-yleissopimuksen IV liite. Kiinteän jätteen ml. ruokajätteen päästämisestä alukselta veteen erityisalueilla, kuten Itämerellä, määrätään IV liitteen 6 säännössä.

7 miljoonaan kuutiometriin. 84 prosenttia vuoden 2022 päästömäärästä oli peräisin matkustaja-aluksilta. Harmaan veden mukana Itämereen päätyi arviolta 68 tonnia fosforia ja 232 tonnia tyyppiä.³²

HELCOMissa laadittuun Itämeren toimintaohjelmaan on kirjattu, että vuoteen 2027 mennessä suoritetaan tutkimus ja vaikutustenarviointi, jossa selvitetään harmaiden vesien määrät ja vaikutukset sekä laivojen mahdollisuudet kuljettaa ne satamien vastaanottojärjestelmiin tai hoitaa niiden käsittely laivalla, ennen kuin ne päästetään mereen. Tulosten perusteella tehdään tarvittavat toimenpiteet, jotta voidaan vuoteen 2029 mennessä päättää, kuinka alusten harmaiden vesien päästöjä tulisi hallita. Suomella on johtorooli tässä HELCOMin toimenpiteessä. Kansalliseen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelmaan on sisällytetty toimenpideselvitys aluksilla muodostuvien harmaiden jätevesien määrästä ja Itämereen aiheuttamasta ravinnekuormituksesta.

3.2 Meriliikenteen uusiutuvat ja vähähiiliset polttoaineet

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen suoraan sovellettavista säännöksistä seuraa käytännössä, että alusten tulee siirtyä EU:n alueella ja matkoilla EU-maihin liikennöidessään käyttämään enenevissä määrin uusiutuvia ja vähähiilisiä polttoaineita tai hyödyntää joustomekanismeilla muiden alusten käyttämien vaihtoehtoisten polttoaineiden aikaansaamia kasvihuonekaasuintensiteetin vähenemisiä. Lisäksi asetus edellyttää, että kontti- ja matkustaja-alukset käyttävät 2030 alkaen tietyissä satamissa ollessaan maasähköä.

Alukset voivat saavuttaa asetuksen edellyttämät kasvihuonekaasuintensiteetin vähenemät siirtymällä fossiilisten meripolttoaineiden, kuten merikaasuöljyn, meridieselin, raskaan polttoöljyn, käytöstä muiden fossiilisten polttoaineiden (esim. nesteytetty maakaasu), biopolttoaineiden, biokaasun, kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tai uusiutumattomista energialähteistä valmistetusta vedystä valmistettujen synteettisten polttoaineiden käyttöön.

Meriliikenteen nykyisessä polttoaineiden jakelu- ja käyttöinfrastruktuurissa korostuu ns. "drop-in"-polttoaineiden merkitys. Biopohjaiset polttoaineet ovat lähtökohtaisesti yhteensopivia nykyisten polttoainejärjestelmien kanssa, mikä mahdollistaa niiden käytön ilman laajamittaisia muutoksia aluksen rakenteeseen tai toimintaan. Etenkin lyhyellä aikavälillä on odotettavissa, että edistyneet biopolttoaineet tulevat olemaan keskeisessä roolissa hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä uusiutuvalla energialla tuotetusta vedystä valmistettujen polttoaineiden on arvioitu muodostavan perustan merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämiselle. Nykypäivän haasteena synteettisten polttoaineiden tapauksessa on, että näiden polttoaineiden laajamittaisempi käyttöönotto edellyttää tuotannon skaalaamista, tuotantokustannusten alentamista ja infrastruktuurin kehittämistä. Lisäksi ammoniakkin käyttöönotto meriliikenteen polttoaineena vaatii erityistä huomiota turvallisuustoimiin ja alusten teknisiin ratkaisuihin, jotka ovat vielä kehitysvaiheessa.

Vuonna 2023 maailmanlaajuisesti noin 2 500 tilauksessa olevaa alusta on suunniteltu käyttämään vaihtoehtoisia polttoaineita, mikä vastaa 48,8 prosenttia tilauskirjasta bruttotonniston perusteella ja 23,2 prosenttia alusten lukumäärästä. Nesteytetty maakaasu on edelleen vallitseva vaihtoehtoinen polttoaine, edustaen 37,5 prosenttia tilauskirjasta

³² Ilmatieteen laitos, Discharges to sea from Baltic Sea Shipping in 2022.

bruttotonniston perusteella, mutta metanoli (8,3 prosenttia ja lisäksi 5,8 prosenttia metanolivalmuis) ja ammoniakki (9,3 prosenttia ammoniakivalmuis) ovat saamassa jalansijaa.

Merenkulkualalla ei ole toistaiseksi tunnistettu selkeää voittavaa polttoainetta tulevaisuuden tarpeisiin, minkä seurauksena alalla panostetaan polttoaineiden joustavuuteen. Vaikka synteettisiin vetyperustaisiin polttoaineisiin perustuva skenaario vaikuttaa tällä hetkellä todennäköisimmältä vaihtoehdolta, voi tilanne silti muuttua vaihtoehtoisten teknologioiden edistyessä.

Kansallisesti, EU:ssa tai kansainvälisesti ei ole asetettu vaatimuksia sille, mihin polttoaineisiin meriliikenteessä tulisi siirtyä. Myös asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä on pääpiirteiltään teknologianeutraali eikä edellytä tiettyä polttoainetta tai polttoainetyyppejä. Synteettisille polttoaineille on kuitenkin oma kannustinkerroin, jolla alus voi laskea synteettisen polttoaineen käytön kaksinkertaisesti hyödykseen.

Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä edellyttää säättämistä asetuksen täytäntöönpanoon liittyvistä viranomaistehtävistä ja asetuksen velvoitteiden rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista. Kansallisesti merenkulun ympäristönsuojeluun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa. Merkittävin osa valvontatehtävistä etenkin alusten ilmapäästöjen osalta on osoitettu Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta alusten polttoaineiden valvonta on 7 luvun 12 ja 12 a §:n mukaisesti Tullin tehtävä. Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä säädetään merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain vastaiseen toimintaan sovelletaan rikoslain ympäristönsuojelurikkomuksia koskevia säännöksiä. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään lisäksi yhdestä hallinnollisesta seuraamuksesta, öljypäästömaksusta, jonka voi määrätä aluksia koskevan öljypäästökiellon rikkomisesta.

Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sallii jäsenvaltioiden vapauttaa tiettyjen alusten tietyillä reiteillä ja satamissa käytämän energian asetuksen soveltamisalasta. Päästökaupan piirissä on vastaavat poikkeusmahdollisuudet päästöoikeuksien palautusvelvollisuudesta. Suomessa on otettu käyttöön päästökaupan niin kutsuttu saaripoikkeus.

3.3 Maasähköliitännät suomalaissatamissa

3.3.1 Lainsäädäntö

Jakeluinfra-asetuksella kumottava jakeluinfradirektiivi on Suomessa pantu osaltaan täytäntöön jakeluinfralailla. Jakeluinfradirektiivissä tai jakeluinfralaissa ei aseteta toiminnanharjoittajia koskevia velvoitteita tarjota maasähköä satamissa, vaan lain tarkoituksena on ollut varmistaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden julkiset lataus- ja tankkauspaikat ovat direktiivin mukaisten yhteisten teknisten eritelmien mukaisia ja että käyttäjille annetaan riittävät tiedot vaihtoehtoisten polttoaineista ja niiden jakelusta. Jakeluinfralain kokonaisuudistusta on kuvattu tarkemmin edellä jaksossa 1.2.

Jakeluinfra-asetus ei edellytä TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamien maasähkön syöttöä koskevien velvoitteiden osoittamista tietyille toimijoille. Se ei myöskään edellytä velvoitteiden valvonnasta säättämistä kansallisesti, mutta asetuksen tehokkaan kansallisen täytäntöönpanon varmistamiseksi ja vilpittömän yhteistyön periaatteen toteutumiseksi velvoitteista olisi tarpeen

säättää. Lisäksi velvoitteiden noudattamatta jättämisestä olisi tarpeen seurata hallinnollisia seuraamuksia, joilla oikeustila voidaan saattaa lainmukaiseksi.

Merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään pääasiassa aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, ja sillä on annettu MARPOL-yleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavat kansalliset säännökset. Satamien osalta laki sisältää alusjätteiden vastaanottoa satamissa koskevat säännökset.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa säädetään lain velvoitteiden noudattamisen valvonnasta ja hallintopakosta. Mainitun luvun 2 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävistä. Kyseisen pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluu muu kyseessä olevan lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta, jollei muualla tässä laissa toisin säädetä. 12 luvun 15 §:ssä puolestaan säädetään hallintopakosta. Liikenne- ja viestintävirasto voi tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa 15 §:n 1 kohdan mukaan kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä ja 2 kohdan mukaan määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla kuin 1 kohdassa tarkoitettuun tavoin velvollisuutensa. Samaisen luvun 16 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Nämä säännökset soveltuisivat myös 7 a lukuun ehdotetun uuden 10 §:n valvontaan.

3.3.2 Käytäntö

Vesiliikenteen alukset tarvitsevat satamassaolon aikana sähköenergiaa erilaisten järjestelmien toimintaa varten. Satamaan saavuttuaan alus voi sammuttaa liikkumiseen tarkoitettun moottorin ja tuottaa tarvittavan energian apukoneiden generaattorilla. Apukoneiden generaattoripäästöistä aiheutuu erilaisia ilmasto- ja lähipäästöjä sekä meluhaittaa lähialueelle. Vaihtoehtoisesti aluksen satamassa tarvitsema sähköenergia voidaan tuottaa maasähkön avulla. Maasähkö siirretään sataman sähköverkosta muuntamon kautta laiturialueella sijaitsevalle maasähkön syöttöpisteelle, josta sähköä voi siirtää sataman ja aluksen välillä liitäntäkaapelilla.

Vuonna 2024 voimaan tulleen TEN-T-asetuksen myötä³³ Manner-Suomessa on yhteensä 14 TEN-T-verkkoon eli TEN-T-ydinverkkoon ja kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvaa merisatamaa. TEN-T-verkkoon kuuluvia satamia Manner-Suomessa ovat Helsinki, Turku, Naantali, Hamina-Kotka, Tornio, Kemi, Oulu, Raahe, Kokkola, Kaskinen, Pori, Rauma, Hanko ja Inkoo. Myös Eckerön ja Maarianhaminan satamat kuuluvat TEN-T-verkolle, mutta tässä hallituksen esityksessä ei tarkastella Ahvenanmaan satamia, koska Ahvenanmaan maakunnan hallitus on 12.4.2022 liikenne- ja viestintäministeriölle toimittamassaan 55-valmiuspakettia koskevassa muistiossa katsonut, että Eckerön ja Maarianhaminan satamia koskevat vaatimukset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 10 kohdan nojalla maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Kaikki Manner-Suomen TEN-T-verkon merisatamat eivät kuitenkaan kuulu jakeluinfrasetuksen 9 artiklan mukaisen maasähkön syötön soveltamisalaan satamien keskimääräisten

³³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2024/1679 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta tuli voimaan 18.7.2024.

aluskäyntimäärien takia. Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukainen maasähkön syötön velvoite koskee vuosien 2020–2022 liikennemäärillä Manner-Suomessa yhteensä neljää TEN-T-verkon merisatamaa, jotka ovat Helsinki, Hamina-Kotka, Rauma ja Naantali. Näistä satamista maasähköä on jo tarjolla kolmessa satamassa eli Helsingissä, Naantalissa ja Raumalla, joskin maasähkön syöttö ei kyseisissä satamissa kaikilta osin vastaa jakeluinfra-asetuksen 9 artiklassa ja 21 artiklassa säädettyjä vaatimuksia. Mainittujen satamien lisäksi maasähköä on jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan soveltamisalan ulkopuolisissa satamissa tarjolla Vaasassa ja Oulussa. Asetuksen kansallisen soveltamisen vaikutuksia on kuvattu tarkemmin jäljempänä jaksossa 4.2.2.

Jakeluinfra-asetuksen 10 artiklassa säädetään velvoitteesta varmistaa maasähkön tarjonta TEN-T-verkon sisävesisatamissa. Toistaiseksi Suomessa ei ole yhtään TEN-T-verkon sisävesisatamaa. Joulukuussa 2023 alustavasti hyväksytyn TEN-T-asetuksen muutoksen perusteella Joensuun ja Lappeenrannan satamat nousevat kattavalle TEN-T-verkolle. Tällä hetkellä Joensuun satama tarjoaa aluksille pienimuotoisesti maasähköä kahdella liittymällä.

Asetuksen 11 artikla edellyttää jäsenvaltioiden varmistavan, että niiden satamissa otetaan käyttöön asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, jotta merialukset voivat liikennöidä koko TEN-T-ydinverkossa. Suomessa nesteytettyä maakaasua jaellaan aluksille pääosin säiliöautosta tai LNG-bunkrausalueesta, joten bunkraus on mahdollista kaikissa TEN-T-verkon satamissa. Kiinteä jakelu on järjestetty Porissa, Torniossa, Haminassa ja Inkoossa. Suomenlahden aluetta palveleva LNG-tankkausalue on parhaillaan valmisteilla.

3.4. Aluskierrätys

Aluksen käyttö ja käytöstä poistaminen

Haitallisten ympäristö- ja terveysvaikutusten välttämiseksi kaikki alukset tulisi purkaa käyttöikänsä lopussa. Valtaosa aluksista puretaan, mutta toisinaan aluksia tarkoituksellisesti hylätään satamiin tai rannoille, koska niiden omistajat haluavat välttää siirtämisestä ja asianmukaisesta purkamisesta aiheutuvat kustannukset. Lisäksi onnettomuuksiin joutuneita aluksia saatetaan jättää paikoilleen kustannus- tai turvallisuussyistä.

Aluksia puretaan usealla tavalla. Kehittyneimmillään alus puretaan kuivatelakalla, jossa voidaan parhaiten varmistaa se, ettei prosessista pääse haitallisia aineita tai esimerkiksi käymäläjättevettä ympäristöön. Aluksia puretaan myös siten, että alus on vedessä laiturin vieressä, mikä mahdollistaa hyvin muun muassa nostureiden käytön. Valtaosa aluksista kuitenkin puretaan hiekkarannalla (vuonna 2022 arviolta jopa 65 % aluksista). Alusten purkutoiminta on maailmanlaajuisesti keskittynyt neljään maahan: noin 80 prosenttia kaikista maailman aluksista puretaan Bangladeshissa, Intiassa, Pakistanissa tai Turkissa. Purkutoiminta on keskittynyt näihin maihin kilpailukyisen hinnan ja kehittyneiden maiden riittämättömän purkukapasiteetin vuoksi. Bangladeshissa, Intiassa ja Pakistanissa aluksia puretaan lähinnä hiekkarannoilla. Etenkin kansalaisjärjestöt ovat vaatineet hiekkarannalla purkamista kiellettäväksi, mutta Hongkongin yleissopimus ei tätä kuitenkaan edellyttä.

Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten kokonaismäärä maailmanlaajuisesti on noin 65 000. Vuosittain puretaan noin 500 alusta maailmanlaajuisesti. Purettavien alusten määrä riippuu muun muassa rahtimarkkinoiden tilasta ja teräksen hinnasta. Viime vuosina purettavien alusten määrä on ollut globaalisti laskussa, mikä johtuu pitkälti alusten keskimääräisen käyttöikänsä kasvusta. EU-maihin rekisteröityjä aluksia on toimitettu

purettavaksi vuosi vuodelta vähemmän, mutta tämä vähenemä johtuu ainakin osittain siitä, että alukset myydään ja liputetaan muualle ennen niiden purkamista. Myös suomalaisvarustamojen omistamat alukset myydään tyypillisesti ulkomaille ja liputetaan muualle ennen niiden purkamista. Vuonna 2013 EU-maan lipun alla purjehtivia aluksia vietiin purettavaksi 122 kappaletta, ja vuonna 2018 vain 40 kappaletta.

Suomessa toimii yksi aluspurkamo. Kyseisen korjaustelakan aluspurkamotoiminta on hyvin vähäistä. Toistaiseksi siellä ei ole purettu yhtään EU:n aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan kuuluvaa alusta. Ylipäätään EU-maiden purkamoissa puretaan lähinnä pienehköjä ja valtion aluksia.

Kehittyvissä maissa tapahtuvasta alusten purkamisesta aiheutuu nyky muodossa haittaa purkamotyöntekijöille. Purkutoiminnan kehittymättömyyden, suojarusteiden puuttumisen ja vähäisen koulutuksen vuoksi työntekijöille tapahtuu paljon tapaturmia. Tämä koskee erityisesti rannalla hiekan päällä tapahtuvaa purkamista. Alusten purkamisen ongelmista kärsivät eniten purkamotyöntekijät. Sekä Kansainvälinen työjärjestö että työntekijäjärjestöt ovat yksimielisiä siitä, että alusten purkaminen on yksi maailman vaarallisimmista ammateista. Purkamotyöhön osallistuu edelleen myös lapsia.

Alusten rakenteissa ja säiliöissä on monenlaisia terveydelle ja ympäristölle haitallisia aineita, mikä tulee huomioida purkutoiminnassa. Alusten purkamisessa noudatetuista käytännöistä johtuen maaperään ja mereen päätyy haitallisia aineita. Lisäksi aineita voi joutua ympäristöön myös materiaalien jatkokäsittelyn ja jätehuollon aikana.

Aluksissa on paljon hyödynnettävää materiaalia, ensi sijassa terästä. Materiaalin hyödyntäminen edellyttää usein esikäsittelyä. Purettava alus on purkamolle saapuessaan ja purkamisen aikana oikeudelliselta merkitykseltään jätettä, mutta esimerkiksi aluksen sisältämä teräs soveltuu terästeollisuuden raaka-aineeksi sen jälkeen, kun se on todettu haitattomaksi ja lajiteltu. Teräksen lisäksi purettavista aluksista voidaan hyödyntää sähköjohtoja, putkia, koneita, polttoaineita ja kalusteita. Nämä materiaalit ovat merkittävä purkamotoiminnan talouden kannalta. Aluksista saatava teräs täyttää merkittävän osan aluspurkamomaiden teräksen tarpeesta.

Työsuojelun kannalta haitallista on muun muassa asbesti, joka on haitallista erityisesti keuhkoille. Raskasmetallit, kuten elohopea, lyijy, kadmium ja sinkki, voivat pitkäaikaisen altistuksen seurauksena aiheuttaa sekä hermostollisia että fyysisiä seurauksia. Raskasmetalleja voi olla maaleissa, erilaisissa pinnoitteissa, sähköjohtoissa, akuissa ja elektroniikkalaitteissa. Pilssivesi ja painolastivesi sekä käymäläjätteet voivat myös sisältää aluksen purkajille ja ympäristölle haitallisia aineita ja organismeja. Alukset voivat myös sisältää polysyklisiä aromaattisia hiilivetyjä (PAH) ja monikloorattuja bifenyylejä (PCB). Näistä voi muodostua myrkyllisiä aineita hitsauksen yhteydessä tai kun aineita poltetaan esim. metallien erottamiseksi kaapeleista. Orgaanisia tinayhdisteitä sisältäviä eliöntorjuntamaaleja on purettavissa aluksissa vielä yleisesti, vaikka niiden käyttö on nykyisin kielletty. Aineiden haitallisuus on ongelma paitsi aluksia purettaessa, myös niiden jatkokäsittelyssä purkamon ulkopuolella.

EU:n aluskierrätysasetus ja muu aluskierrätykseen sovellettava EU-lainsäädäntö

Alusten purkamista koskee myös EU:n aluskierrätysasetus. EU:n aluskierrätysasetuksen mukaan EU:n jäsenvaltioon rekisteröidyn aluksen saa viedä purettavaksi vain aluspurkamoon, joka on mainittu EU:n aluskierrätyslaitosluettelossa, kun taas Hongkongin yleissopimus sallii

alusten purkamisen niissä purkamoissa, joille on myönnetty yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä. EU:n aluskierrätysluetteloon on merkitty ensinnäkin kaikki ne EU:n jäsenmaissa, Iso-Britanniassa ja Norjassa sijaitsevat purkamot, jotka ovat saaneet toimintaansa aluskierrätysasetuksen mukaisen luvan. Näitä oli vuonna 2023 yhteensä 38 kappaletta. Toiseksi myös ETA-maiden ulkopuoliset purkamot voivat hakemuksesta päästä luetteloon, jos ne täyttävät aluskierrätysasetuksen vaatimukset. Tällaisia purkamoja on EU:n aluskierrätyslaitosluettelossa 10, joista 9 sijaitsee Turkissa ja yksi Yhdysvalloissa. Etelä-Aasian purkamoita ei toistaiseksi ole hyväksytty luetteloon, mutta eräiden intialaisten purkamoiden kanssa käydään keskusteluja, ja komissio on käynyt tutustumassa listalle haluavien intialaispurkamoiden toimintaan.

EU:n aluskierrätysasetusta sovelletaan vain EU-maan lipun alla purjehtiviin aluksiin ja kolmannen maan lipun alla purjehtiviin aluksiin, jotka viedään purettavaksi EU-maan alueelta. Kolmannen maan aluksiin, jotka tuodaan purettavaksi EU-maassa sijaitsevaan purkamoon, sovelletaan EU:n jätteesiirtoasetusta ja aluksen lähtiessä EU:n ulkopuolisesta maasta Baselin yleissopimusta.

Aluskierrätysasetuksen toinen Hongkongin yleissopimusta tiukempi elementti koskee niin kutsutun alavirran jätehuoltoa eli sitä, mihin purkamoon jätteet toimitetaan käsiteltäväksi. Aluskierrätysasetus edellyttää luetteloon merkittävältä purkamolta tarkempaa näyttöä siitä, miten purkamolla syntyvien jätteiden huolto on järjestetty. Hongkongin yleissopimus sisältää periaatteessa samat elementit, mutta ei niin täsmällisesti määriteltyinä kuin aluskierrätysasetuksessa. Aluskierrätysasetus koskee Hongkongin yleissopimuksesta poiketen paitsi itse alusta, jota tietyin perustein pidetään jätteenä, myös purkamotoiminnassa syntyviä jätteitä. Myös EU:n ulkopuolella sijaitsevan purkamoon, joka haluaa ottaa vastaan EU:n lipun alla kulkevia aluksia, tulee huolehtia asianmukaisesti purkamotoiminnassa syntyvistä jätteistä. Lisäksi aluskierrätysasetuksella on kielletty otsonikerrosta heikentävän aineen kloridifluorimetäänin sekä perfluorioktaanisulfonihapon asentaminen toisin kuin Hongkongin yleissopimuksessa.

Aluskierrätysasetuksen 30 artiklan 2 kohdan mukaan asetusta tulisi tarkastella uudelleen viimeistään 18 kuukautta ennen Hongkongin yleissopimuksen voimaantuloa ja tehdä tarvittaessa samassa yhteydessä lainsäädäntöehdotuksia. Sopimus on tulossa voimaan 26.6.2025. Komissio on aloittanut uudelleentarkasteluun liittyvän asetuksen arvioinnin, joka on tarkoitus saada päätökseen viimeistään kesällä 2024. Varsinaista muutosehdotusta odotetaan aikaisintaan vuonna 2025. Sen sisällöstä ei ole vielä tietoa.

Aluskierrätysasetuksen ohella EU:n alueilla toimivia aluspurkamoita koskee EU:n työsuojelu-, ympäristö- ja jätelainsäädäntö. Aluspurkamotoiminnassa on kyse jätteen käsittelystä. EU:n jätelainsäädäntö perustuu EU:n jätedirektiiviin (2008/98/EY), joka on pantu kansallisesti täytäntöön jätelailla (646/2011) ja sen nojalla annetuilla valtioneuvoston asetuksilla. Jätedirektiivissä säädetään toimenpiteistä, joilla suojellaan ympäristöä ja ihmisten terveyttä ehkäisemällä tai vähentämällä jätteen syntymisen ja jätehuollon aiheuttamia haittavaikutuksia. Jätedirektiivissä lähtökohtana on, että syntyvän jätteen määrää ja haitallisuutta tulee vähentää. Jos jätettä kuitenkin syntyy, se tulisi valmistella uudelleenkäyttöön, kierrättää tai hyödyntää muulla tavoin, ja vasta viime sijassa jäte tulee loppukäsitellä. Jätelainsäädännön ohella Suomessa aluspurkamoita koskee myös ympäristönsuojelulaki. Ympäristönsuojelulain keskeisistä velvollisuuksista, periaatteista ja kielloista säädetään lain 2 luvussa. Niitä ovat muun muassa velvollisuus ehkäistä ja rajoittaa ympäristön pilaantumista (7 §), pilaantumisen

torjuntavelvollisuus (14 §), ennaltavaraumisvelvollisuus (15 §) sekä maaperän ja pohjaveden pilaamiskiellot (16-17 §:t).

EU:n jätteensiirtoasetus on uudistettu ja tullut voimaan 20.5.2024.³⁴ Jätteensiirtoasetuksen soveltamisala muuttui siten, että jätteensiirtoasetusta ei pääosin sovelleta enää aluksiin, jotka kuuluvat aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan. Jätteensiirtoasetusta sovelletaan kuitenkin aluksiin, joista tulee jätettä kansalliseen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella ja jotka on tarkoitettu viedä loppukäsittelyksi. Tämä siitä syystä, että aluskierrätysasetus koskee vain purkamista, mutta ei loppukäsittelyä. Lisäksi jätteensiirtoasetuksen tietyt säännöksiä sovelletaan aluksiin, jotka luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, jotka sijaitsevat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella ja jotka viedään hyödynnettäväksi EU:n ulkopuolelle. Näihin aluksiin sovelletaan jätteensiirtoasetuksen 36, 45 ja 46 artiklaa sekä VII osaston säännöksiä. Näissä artikloissa säädetään kielloista viedä jätettä tietyille alueille, ympäristön kannalta hyväksyttävästä jätehuollosta sekä täytäntöönpanon valvonnasta. Myös aluskierrätysasetusta muutettiin samalla. Muutoksen mukaan vaaralliseksi jätteeksi luokituttavan aluksen, joka sijaitsee jäsenvaltion kansalliseen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella, saa viedä purettavaksi vain OECD-maassa sijaitsevaan, eurooppalaisella listalla olevaan aluskierrätyslaitokseen. Tällä muutoksella pannaan täytäntöön Baselin yleissopimuksen mukainen kieltä viedä vaarallista jätettä OECD-maiden ulkopuolelle.

Keskeisin työturvallisuuteen liittyvä EU-säädös on toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä annettu neuvoston direktiivi 89/391/ETY (ns. työsuojelun puitedirektiivi). Työsuojelun puitedirektiivin vaatimukset on pantu kansallisesti täytäntöön pääasiassa työturvallisuuslailla (738/2002), joka on työn tekemisen turvallisuutta sääntelevä yleislaki. Puitedirektiivin nojalla on annettu lukuisia työsuojelua koskevia erityisdirektiivejä, jotka koskevat työturvallisuuden erityisnäkökohtia. Erityisdirektiivit on yleensä pantu kansallisesti täytäntöön lakia alemman asteisilla säädöksillä.

Purkamistyössä joudutaan käyttämään monen tyyppisiä henkilönsuojaimia (esim. hengityssuojaimet). Työntekijöiden työssään käyttämien henkilönsuojainten käyttöä koskevista vähimmäisvaatimuksista on säädetty neuvoston direktiivissä työntekijöiden työpaikalla käyttämille henkilönsuojaimille turvallisuutta ja terveyttä varten asetettavista vähimmäisvaatimuksista. Kyseinen erityisdirektiivi on Suomessa pantu täytäntöön henkilönsuojainten valinnasta ja käytöstä työssä annetulla valtioneuvoston asetuksella (427/2021).

Työsuojelun puitedirektiivin nojalla on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/54/EY työntekijöiden suojelemisesta vaaroilta, jotka liittyvät biologisille tekijöille altistumiseen työssä. Siinä asetetaan vähimmäisvaatimukset työntekijöiden suojelemiseksi terveyteen ja turvallisuuteen liittyviltä vaaroilta, jotka aiheutuvat tai saattavat aiheutua altistumisesta biologisille tekijöille työssä. Direktiivi on Suomessa saatettu voimaan työntekijöiden suojelemiseksi biologisista tekijöistä aiheutuvilta vaaroilta annetulla valtioneuvoston asetuksella (933/2017) sekä biologisten tekijöiden luokitukselta annetulla sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella (748/2020).

³⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1157 jätteiden siirroista sekä asetusten (EU) N:o 1257/2013 ja (EU) 2020/1056 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 1013/2006 kumoamisesta 11.4.2024.

Työsuojelun puitedirektiivin nojalla on myös annettu useita kemiallisia tekijöitä koskevia EU-direktiivejä. Näistä keskeisin on neuvoston direktiivi työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemisesta työpaikalla esiintyviin kemiallisiin tekijöihin liittyviltä riskeiltä (98/24/EY). Direktiivi on saatettu Suomessa voimaan valtioneuvoston asetuksella kemiallisista tekijöistä työssä (715/2001). Lisäksi tiukempia velvoitteita erityisen haitallisille aineille on asetettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä työntekijöiden suojelemisesta syöpäsairauden vaaraa aiheuttaville tekijöille, perimän muutoksia aiheuttaville aineille tai lisääntymiselle vaarallisille aineille altistumiseen työssä liittyviltä vaaroilta. Näiden aineiden osalta direktiivi on kansallisesti pantu täytäntöön valtioneuvoston asetuksella syöpäsairauden vaaraa aiheuttavista, perimää vaurioittavista ja lisääntymiselle vaarallisista tekijöistä työssä (113/2024) sekä lailla syöpäsairauden vaaraa aiheuttaville, perimää vaurioittaville ja lisääntymiselle vaarallisille tekijöille ammatissaan altistuvien luettelosta ja rekisteristä (452/2020). Alusten purkamistoiminnan kannalta relevanttina voidaan pitää myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä työntekijöiden suojelemisesta vaaroilta, jotka liittyvät asbestialtistukseen työssä. Direktiivi on Suomessa pantu täytäntöön lailla eräistä asbestipurkutyötä koskevista vaatimuksista (684/2015) sekä valtioneuvoston asetuksella asbestityön turvallisuudesta (798/2015).

Työsuojelulainsäädännön alaisten kemiallisia tekijöitä koskevien säädösten lisäksi kemikaaleja säädellään EU:ssa suoraan sovellettavilla EU-asetuksilla. Euroopan unionin kemikaalilainsäädännön täytäntöönpanosta säädetään kemikaalilaissa (599/2013). Keskeisiä kemikaalialan säädöksiä ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston antama asetus N:o 1907/2006 kemikaalien rekisteröinnistä, arvioinnista, lupamenettelyistä ja rajoituksista eli ns. REACH-asetus sekä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston antama asetus (EY) N:o 1272/2008 kemikaalien luokituksista, merkinnöistä ja pakkaamisesta eli ns. CLP-asetus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 528/2012 biosidivalmisteiden asettamisesta saataville markkinoilla ja niiden käytöstä, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1021 pysyvistä orgaanisista yhdisteistä, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/573 fluoratuista kasvihuonekaasuista, direktiivin (EU) 2019/1937 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 517/2014 kumoamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/590 otsonikerrosta heikentävistä aineista ja asetuksen (EY) N:o 1005/2009 kumoamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/65/EU tiettyjen vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta sähkö- ja elektroniikkalaitteissa.

Alusten purkamistyössä saa käyttää vain sellaisia koneita ja työvälineitä, jotka ovat niitä koskevien vaatimusten mukaisia sekä sopivia kyseiseen työhön. Työvälineiden turvallisen käytön kannalta keskeisin EU-säädös on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi työntekijöiden työssään käyttämille työvälineille asetettavista turvallisuutta ja terveyttä koskevista vähimmäisvaatimuksista, joka on kansallisesti pantu täytäntöön työturvallisuuslailla sekä työvälineiden turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta annetusta valtioneuvoston asetuksella (403/2008, ns. käyttöasetus). Koneen, välineen ja muun teknisen laitteen valmistajan, maahantuojan, myyjän ja muun luovuttajan velvollisuuksista säädetään erikseen.

Aluksen siirtämiseen ja purkamiseen soveltuvat muut kansainväliset instrumentit

Koska myös Baselin yleissopimus kattaa alukset, jotka viedään toiseen valtioon, on Baselin yleissopimuksen ja Hongkongin yleissopimuksen keskinäinen suhde merkittävä. Sopimukset ovat muodollisesti päällekkäisiä, eikä niiden keskinäistä suhdetta ole onnistuttu sopimuksilla ratkaisemaan. Näiden kansainvälisten sopimusten osalta on joltain osin epäselvää, kumpaa sopimusta aluksen siirtoon purettavaksi tulisi soveltaa. Epäselvyys johtuu mm. siitä, että

Hongkongin yleissopimuksessa, samoin kuin EU:n aluskierrätysasetuksessa ei selvästi säädetä, milloin aluksesta tulee jätettä. Aluksen ollessa jätettä sen siirtämiseen soveltuvat molemmat yleissopimukset. EU:ssa ja siten myös Suomessa aluksen purkamiseen ja jätteen siirtoihin sovelletaan kuitenkin EU-säädöksiä eli aluskierrätysasetusta ja jätteensiirtoasetusta. Hongkongin yleissopimuksen ja Baselin yleissopimuksen päällekkäisyys ei siten suoranaisesti vaikuta Suomeen, mutta toisaalta yleissopimusten päällekkäisyys heijastuu myös EU-säädösten soveltamiseen. Lisäksi jos EU:hun tuodaan EU:n ulkopuolelta alus purettavaksi tai jätettä siirretään EU:hun, lähtömaassa sovelletaan Baselin tai Hongkongin yleissopimusta.

Baselin yleissopimusta on muutettu syksyllä 2019 voimaan tulleella päätöksellä, jonka mukaan OECD- ja EU-maista ei saa viedä muihin maihin vaarallista jätettä. Muutos on tullut voimaan 4.12.2019. Kielto estää viemästä myös vaarallisia jätteitä sisältäviä aluksia Etelä-Aasian purkamoihin tai Kiinaan. Kahden- tai monenvälisellä sopimuksella EU:n ja vastaanottavan maan välillä vaarallisia jätteitä voidaan kuitenkin kiellosta huolimatta viedä. Hongkongin yleissopimusta voidaan pitää tällaisena monenvälisenä sopimuksena, mutta niin kauan kuin sopimus ei ole voimassa, alusten vienti edellyttää muuta sopimusta. Kyseinen kiello viedä EU:sta vaarallista jätettä OECD-maiden ulkopuolelle on ehdotettu lisättäväksi aluskierrätysasetukseen, kuten edellisen otsikon alla on kerrottu.

Kansainvälinen työjärjestö (ILO) on antanut lukuisia työelämää ja työoloja koskevia yleissopimuksia ja suosituksia sekä ohjeita. Yleissopimuksia on annettu muun muassa yhdistymisvapaudesta ja kollektiivisesta neuvottelumenettelystä, pakkotyön poistamisesta, lapsityöstä ja lasten ja nuorten henkilöiden suojelusta, samanlaisista mahdollisuuksista ja yhdenvertaisesta kohtelusta, työasianhallinnosta ja ammattientarkastuksesta, työajasta, työturvallisuudesta ja -terveydestä sekä sosiaaliturvasta. Suomi on sitoutunut laajasti ILO:n yleissopimuksiin. Suomessa toimivaan aluskierrätyslaitokseen sovelletaan kansallista työturvallisuuteen liittyvää lainsäädäntöä, jota työsuojeluviranomaiset valvovat.

Vaikka Hongkongin yleissopimus ei ole vielä tullut voimaan, sovelletaan EU:n jäsenvaltioissa pääosaa sen määräyksistä EU:n aluskierrätysasetuksen nojalla. Asetuksen säännöksiä on pantu kansallisesti täytäntöön muutoksilla ympäristönsuojelulakiin (lait 327/2016 ja 627/2017), jätelakiin (328/2016 ja 626/2017), merenkulun ympäristönsuojelulakiin (628/2017), lakiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä (629/2017) ja rikoslain (39/1889) 48 luvun 1 §:ään (630/2017).

4 Keskeiset ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä

Hallitusohjelman mukaisten aluspäästökieltojen toteuttamiseksi merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään säännöksiä, joilla kielletään käsitellyn käymäläjäteveden, harmaan veden sekä rikkipesureiden erottelemien jäämien ja puhdistamattomien pesuvesien päästäminen alukselta veteen Suomen aluevesillä. Harmaan veden päästökiellon valvonnan tehostamiseksi esitetään, että aluksen laitventtiili tulisi sulkea Suomen aluevesille saavuttaessa. Käsitellyn käymäläjäteveden ja avoimen kierron rikkipesurissa käytetyn pesuveden päästökiellot tulisivat voimaan 1.7.2025. Pesuveden (niin sanotun ylivuotoveden) ja pesuvedestä erotettujen jäämien päästäminen suljetun kierron rikkipesureista kiellettäisiin 1.1.2029 alkaen ja harmaan veden päästäminen 1.1.2030 alkaen.

Käymäläjätevesien päästökiellon valvontaan soveltuisivat voimassa olevan lain valvontaa koskevan lain säännökset, joiden mukaan Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen, kun kyse on säännösten noudattamisen valvonnasta Suomen aluevesillä, minkä lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto ja poliisi valvovat aluksesta veteen meneviä päästöjä Suomen aluevesillä. Rikkipesureiden päästöjen ja harmaan veden päästökiellon osalta säädettäisiin Rajavartiolaitoksen ja poliisin osallistuvasta roolista, jolloin Liikenne- ja viestintävirasto olisi ensisijainen valvontaviranomainen.

4.1.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettu asetus edellyttää, että jäsenvaltiot säätävät asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Siksi merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään säännöksiä (uusi 7 b luku) asetuksen mukaisista seuraamusmaksuista. Seuraamusmaksujen täytäntöönpanoon sovellettaisiin lakia sakon täytäntöönpanosta (672/2002). Asetuksen vaatimusten mukaisesti esitetään säädettävän myös aluksille määrättävistä karkotusmääräyksistä ja alusten pysäyttämisestä.

Asetus edellyttää kansallisen toimivaltaisen viranomaisen nimeämistä; tämä olisi Liikenne- ja viestintävirasto. Turvallisuus- ja kemikaaliviraston alainen FINAS-akkreditointipalvelu nimettäisiin asetuksen mukaiseksi kansalliseksi akkreditointielimeksi. Nämä muutokset esitetään toteutettavan muutoksilla merenkulun ympäristönsuojelulain 12 lukuun.

Asetuksen sallimalla tavalla esitetään säädettävän, että Suomi soveltaa määräaikaista saaripoikkeusta eli vapauttaa alle 200 000 asukkaan saarten ja mantereen välisillä reiteillä ja tällaisten saarten satamissa käytetyn energian asetuksen soveltamisesta. Suomessa saaripoikkeus tulee käytännössä koskemaan vain Ahvenanmaata. Siten matkustaja-alusten Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisillä reiteillä ja Ahvenanmaan satamissa käyttämä energia ei olisi asetuksen soveltamisalan piirissä. Vapautus olisi voimassa asetuksen salliman enimmäisajan eli vuoden 2029 loppuun asti.

Lisäksi ehdotetaan, että sataman pitäjä vahvistaisi alukselle, onko kytkeytyminen maasähkön satamassa käytettävissä, ja määrittäisi, soveltuuko satamakäyntiin jokin maasähkön käyttövelvoitetta koskeva poikkeus ja täyttääkö alus asetuksen maasähkön käyttöä koskevat vaatimukset. Lisäksi sataman pitäjän tulisi kirjata nämä tiedot asetuksessa tarkoitettuun tietokantaan.

4.1.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen

Esityksessä ehdotetaan, että velvoite tarjota maasähkön syöttöä TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamissa jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklojen vaatimusten mukaisesti osoitettaisiin Suomessa sataman pitäjälle.

Lain 12 luvun 2 §:stä seuraa, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi tämän satamien velvoitteen valvonnasta. Valvontatehtävän toteuttamiseksi esitetään lisäksi 12 lukuun uutta 12 b §:ää, joka koskisi Liikenne- ja viestintäviraston oikeutta suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä. Olemassa olevat 12 luvun 15 ja 16 §:n säännökset hallintopakosta ja uhkasakosta, teettämisuudesta ja keskeyttämisuudesta soveltuisivat Liikenne- ja viestintäviraston suorittamaan valvontaan.

4.1.4 Hongkongin yleissopimus

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Hongkongin yleissopimuksen. Esitys sisältää ehdotuksen niin sanotuksi blankettilaiksi, jolla saatetaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Esityksellä annetaan myös ne lakiehdotukset, jotka ovat tarpeen Hongkongin yleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi. Esitys sisältää ehdotukset merenkulun ympäristönsuojelulain, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009, jäljempänä *alusturvallisuuslaki*), alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995, jäljempänä *alusturvallisuuden valvontalaki*), jätelain ja ympäristönsuojelulain muuttamiseksi. Näitä ovat sekä ne ehdotukset, jotka kuuluvat kansalliseen toimivaltaan, että ne ehdotukset, joita EU:n aluskierrätysasetus ei kata.

EU:n aluskierrätysasetus kattaa valtaosan Hongkongin yleissopimuksen sisällöstä, mutta sillä ei panna täytäntöön kaikkia sen määräyksiä. Osa määräyksistä kuuluu jäsenvaltioiden täytäntöönpantavaksi. Aluskierrätysasetuksen täytäntöönpanon edellyttämä kansallinen lainsäädäntö on Suomessa jo hyväksytty ja saatettu voimaan.

Lainsäädäntöön esitetyt muutokset liittyvät ensinnäkin alusten katsastuksiin ja todistuskirjoihin. Todistuskirjat koskevat vaarallisten materiaalien luetteloa ja kierrätyskelpoisuuden osoittavaa todistuskirjaa, joka tarvitaan siinä vaiheessa, kun alus viedään purettavaksi aluspurkamoon. Suomeen rekisteröidyllä aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, olisi oltava vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja. Todistuskirja olisi oltava myös ulkomaisella aluksella, joka käy suomalaisessa satamassa. Lainsäädäntöä päivitetään myös siltä osin, että Hongkongin yleissopimuksen toista osapuolta voidaan pyytää myöntämään todistuskirjat myös suomalaiselle alukselle. Tällainen todistuskirja tunnustettaisiin samanarvoiseksi kuin suomalaisen viranomaisen myöntämä todistuskirja.

Hongkongin yleissopimus sisältää säännökset, joita tulisi soveltaa, jos Suomeen tuodaan EU:n ulkopuolisen lipun alla purjehtiva alus purettavaksi. Lainsäädäntöön ehdotetaan, että tällaisen aluksen tulee täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset, joita purettavalta alukselta edellytetään. Myös alusturvallisuuden valvontalakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että satamavaltiotarkastuksissa valvottaisiin jatkossa Hongkongin yleissopimuksen noudattamista. Tarkastuksessa varmistettaisiin, että aluksella on vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja. Ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan lisättäväksi tarvittavat säännökset alusten purkamista koskevan luvan myöntämisestä Hongkongin yleissopimuksen mukaiselle aluspurkamolle. Jätelakiin ehdotetaan lisättäväksi yleissopimuksen mukaisten toimivaltaisten viranomaisten tehtäviä sekä tiettyjä velvollisuuksia aluskierrätyslaitokselle. Lisäksi säädettäisiin seuraamuksista tilanteissa, joissa velvollisuuksia ei noudateta.

Hongkongin yleissopimuksen mukaan myös kotimaan liikenteen alusten tulisi toimia sopimuksen mukaan siinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Kotimaan liikenteen aluksilla edellytettäisiin vaarallisten materiaalien luetteloa siinä vaiheessa, kun alus viedään purettavaksi. Luettelo helpottaisi alusten purkamista, kun tiedetään, mitä materiaaleja aluksessa on ja missä ne sijaitsevat.

Hongkongin yleissopimuksen määräykset koskevat myös ulkomaille purettavaksi vietäviä aluksia, mutta niiden osalta Suomen sitoutuminen yleissopimukseen on vähemmän tärkeää. Hongkongin yleissopimuksen piiriin kuuluvia Suomen lipun alla olevia aluksia viedään suhteellisen harvoin purettaviksi ja niiden vientiin sovelletaan jo EU:n aluskierrätysasetusta. Vaikka Hongkongin yleissopimus sallii aluksen viemisen purettaviksi kaikkiin

sopimusvaltioihin ja niissä sopimuksen mukaisesti hyväksytyihin purkamoihin, rajoittaa aluskierrätysasetus jäsenvaltion lipun alla kulkevien alusten viemisen vain niihin purkamoihin, jotka sisältyvät aluskierrätysasetuksen mukaiseen eurooppalaiseen luetteloon.

4.1.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARPOL-yleissopimuksen liitteisiin päätöslauselmilla MEPC.328(76), MEPC.330(76) ja MEPC.360(79) tehdyt muutokset. Muutosten voimaansaattamiseksi esitetään niin sanottuja blankettilakeja. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään muutosten toimeenpanemiseksi tarvittavia sisällöllisiä säännöksiä.

Päätöslauselmalla MEPC.328(76) on tehty MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen muutoksia, jotka koskevat pakollisia, tavoitepohjaisia teknisiä ja operatiivisia toimenpiteitä kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetin supistamiseksi. Teknisenä toimenpiteenä olemassa olevia aluksia on vuodesta 2023 alkaen koskenut tekninen energiatehokkuusvaatimus (EEXI), joka vastaa uusien alusten teknistä energiatehokkuusvaatimusta (EEDI). Operatiivisena toimenpiteenä aluksia koskevaa hiili-intensiteettivaatimusta tiukennetaan vuosittaisin vuodesta 2023 lähtien. Hiili-intensiteetillä tarkoitetaan tässä yhteydessä aluksella kalenterivuoden aikana syntyviä hiilidioksidipäästöjä suhteessa aluksen saman kalenterivuoden aikana tekemään kuljetustyöhön. Samalla vapautetaan miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut ilmapäästöjen ehkäisemiseen liittyvistä tarkastus- ja sertifiointivaatimuksista. Hallituksen esityksellä esitetään merenkulun ympäristönsuojelulain alusten energiatehokkuutta koskevan sääntelyn täydentämistä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosten mukaisesti sekä miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttamisesta mainitun liitteen mukaisista ilman pilaantumisen ehkäisemisen todistuskirjaan (nk. IAPP-todistuskirja) liittyvistä tarkastus- ja sertifiointivelvoitteista.

Päätöslauselmalla MEPC.330(76) on tehty MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteeseen muutokset, joilla vapautetaan miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut öljy- ja käymäläjätevesipäästöjen ehkäisemiseen liittyvistä tarkastus- ja sertifiointivaatimuksista. Vapautusmahdollisuudesta esitetään säädettävän myös merenkulun ympäristönsuojelulaissa.

Päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdään MARPOL-yleissopimuksen V liitteeseen muutokset, joilla laajennetaan velvollisuus pitää jätöpäiväkirjaa kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 100 ja sallitaan arktisten valtioiden täyttää jätteiden vastaanottoa ja lastinpurkutermiinaaleja koskevat V liitteen vaatimukset arktisilla merialueilla sijaitsevilla satamissa alueellisin järjestelyin. Vain ensimmäinen muutos kuuluu EU:n jäsenvaltioiden toimivaltaan ja esitetään eduskunnan hyväksyttäväksi. MARPOL-yleissopimuksen mukainen jätöpäiväkirjan pitovelvoite soveltuu vain kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin, mutta kansallisesti on ollut tapana laajentaa kaikki merenkulun ympäristönsuojelusääntely myös kotimaanliikenteeseen. Siksi esitetään, että jätöpäiväkirjan pitovelvoite ulottuisi myös kotimaanliikenteessä oleviin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 100, mutta alle 400. Bruttovetoisuudeltaan alle 400 oleville kotimaanliikenteen aluksille esitetyn uuden tehtävän ja bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 olevien kotimaanliikenteen alusten voimassa olevan jätöpäiväkirjan pitovelvoitteen aiheuttaman hallinnollisen taakan lieventämiseksi esitetään lievennettävän säännöksillä kotimaanliikenteen jätöpäiväkirjasta, joka voisi olla osa aluksen päiväkirjaa. Lisäksi esitetään, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia

määräyksiä kotimaanliikenteen jätepäiväkirjan mallista. Tarkoituksena on, että se olisi malliltaan MARPOL-yleissopimuksen mukaista jätepäiväkirjaa yksinkertaisempi.

4.1.6 Lontoon pöytäkirjan muutokset

Eduskunnan hyväksyttäväksi ja voimaansaatttavaksi esitetään Lontoon pöytäkirjan osapuolikokouksen päätöslauselmalla LP.6(17) tehty Lontoon pöytäkirjan muutos, jolla poistetaan viemäriolieju Lontoon pöytäkirjan liitteestä 1, jossa luetellaan jätteet ja muut aineet, joita voidaan harkita mereen laskettaviksi, sekä liitteestä 2, jossa annetaan määräyksiä mereen laskettavaksi harkittavan jätteen tai muun aineen arvioinnista.

Muutosten jälkeen puhdistamolietettä ei saa enää laskea mereen. Puhdistamolietteen laskeminen mereen on vuosikymmenten kuluessa vähentynyt huomattavasti ja kielletty monissa alueellisissa mertensuojelusopimuksissa ja kansallisissa lainsäädännöissä. Myös Suomessa puhdistamolietteen mereen laskeminen on ollut jo pitkään kiellettyä.

Muutosten voimaansaattamiseksi esitetään niin sanottuja blankettilakeja.

4.1.7 Muut muutokset

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään muutosta, jonka mukaan poliisin aluksen osalta olisi mahdollista poiketa lain säännösten noudattamisesta, jos se on välttämätöntä niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta johtuen.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja alusturvallisuuslakiin esitetään muutoksia, joilla Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin oikeus julkaista verkkosivuillaan lakien nojalla nimettyjen tarkastajien, katsastajien ja aluksenmittaajien yhteystiedot. Yhteystiedot on jo nykyisin julkaistu henkilöiden suostumuksen perusteella, mutta tietosuojalainsäädännön kehittymisen vuoksi tällaisissa tehtävissä toimivien henkilöiden tietojen julkaisemisesta olisi perusteltua säätää lailla.

Merenkulun ympäristönsuojelulaista esitetään poistettavan tarpeettomana sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen velvoite lähettää sataman pitäjälle ote rekisteriin tehdystä merkinnästä, koska sataman pitäjälle toimitetaan joka tapauksessa jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä

4.2.1.1 Rikkipesurien pesuvesien päästökielto

Taloudelliset vaikutukset

Esitetystä rikkipesureiden pesuvesien päästökiellosta aiheutuisi taloudellisia vaikutuksia varustamoille, joiden alukset käyttävät rikkipesuria alusten rikkipäästöjä koskevien määräysten noudattamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut aiheutuvia kustannuksia. Keskeiset vaikutukset on kuvattu alla.

Vaikutusarviossa on oletettu, että pesuripesuvesien päästökieltoalueella liikennöidessään alukset, joilla on avoimen kierron rikkipesuri, siirtyvät käyttämään polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on enintään 0,1 %. Suljetun kierron laitteita käyttävien alusten on oletettu vievän pesurin erotteleman lietteen ja puhdistetut pesuvedet sataman vastaanottolaitteeseen. Suljetun kierron laitteita käyttävien alusten olisi mahdollista siirtyä käyttämään matalarikkistä polttoainetta, mutta tämä on arvioitu kalliimmaksi kuin laitteiston käytön jatkaminen.

Suomen aluevesiä koskevasta rikkipesurivesien ja -jäämien päästökiellosta arvioidaan aiheutuvan yhteensä noin 3,3–9 miljoonan euron vuotuinen juokseva lisäkustannus Suomea palvelevalle meriliikenteelle. Kustannusvaikutusten oletetaan pienentyvän aluskannan uudistumisen myötä. Arvion suuri vaihteluväli johtuu pääosin keskeisten kustannuskomponenttien, kuten polttoaineen ja lipeän, maailmanmarkkinahintojen vaihtelusta.

Merkittävä osa kustannuksista (arviolta noin 2,3–5,2 miljoonaa euroa) aiheutuisi avoimen kierron rikkipesureilla varustettujen alusten vaihtaessa Suomen aluevesille tullessaan korkeamman rikkipitoisuuden (1,0 %) polttoaineen enintään 0,1 % rikkiä sisältävään polttoaineeseen. Loput kustannuksista aiheutuisi suljetussa kierrossa käytettävien laitteiden tarvitsemien raaka-aineiden hankintakustannuksista ja näistä laitteista peräisin olevien lietteiden käsittelystä maissa. Suljetun kierron tilan aikaisesta lipeän ja veden kulutuksesta sekä lietteen käsittelystä satamissa arvioidaan aiheutuvan 240 000–750 000 euron kustannukset.

Ylivuotovesien päästämisen kieltäminen aiheuttaisi kustannuksia aluksille, joilla ei olisi riittävää tankkikapasiteettia säilyttää ylivuotovesiä Suomen aluevesillä liikennöinnin ajan. Vaikutukset kohdistuisivat erityisesti merkittävän osan liikennöintiajastaan Suomen aluevesillä liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin, joille aiheutuisi tällaisesta päästökiellosta seuraavasta tarpeesta jättää ylivuotovedet satamaan ja niiden jatkokäsittelystä arviolta noin 0,8–3 miljoonan lisäys vuotuisiin aluskustannuksiin.

Kaikkiaan kustannusvaikutuksia aiheutuisi reilulle 160 alukselle. Säätely aiheuttaisi valtaosalle aluksia keskimäärin noin 0,1–0,2 prosentin lisäyksen vuotuisiin aluskustannuksiin, joita ovat mm. pääoma-, polttoaine-, huolto-, miehitys-, vakuutus- ja yleiskustannukset. Keskimääräinen vuotuinen lisäkustannus per alus olisi siten noin 15 000–36 000 euroa. On kuitenkin syytä huomioida, että vaikutusten suuruus vaihtelisi huomattavasti aluslajien välillä ja sisällä. Tietyille ro-ro-lastialuksille koituisivat suurimmat vaikutukset, jotka voisivat aluksesta riippuen muodostaa enimmillään noin 1–4 % lisäyksen vuotuisiin aluskustannuksiin. Suhteutettuna satamakäyntimääriin aluslajikohtaiset erot tasoittuisivat. Satamakäynneittäin lisäkustannus olisi keskimäärin 500–1 200 euroa. Ylivuotovesien päästökiellosta aiheutuvat kustannukset kohdistuisivat pääasiassa kahteen alukseen.

Lisäksi aluksille, joilla on käytössä hybridipesuri, voi aiheutua kertaluontoinen lisäkustannus muun muassa telakoinnista, jos niiden pesurit halutaan päästökiellon vuoksi muuttaa avoimen kierron käyttötavasta suljettuun kiertoon. Tätä kustannusvaikutusta ei ole huomioitu osana vaikutusarviota.

Rikkipesureiden käytön on osoitettu olevan merkittävä kilpailuetu aluksille. Ruotsalais-suomalaisessa tutkimuksessa todettiin, että 95 % aluksista, joilla on avoimessa kierrossa toimiva rikkipesuri, saavuttaa kannattavuusrajan viiden vuoden sisällä asennuksesta. Itämerellä

varustamot ovat säästäneet rikkipesuriasennuksilla 1,7 miljardin euron polttoainekulut, kun ne eivät siirtyneet ultramatalarikkisen polttoaineen käyttöön.³⁵

Ympäristövaikutukset

Rikkipesuriteknologiassa on kyse siitä, että korkearikkistä polttoainetta käyttävän aluksen pakokaasuista ”pestään” vesisuihkulla tietty osuus rikin oksideista, jotta aluksen ilmaan menevät rikin oksidipäästöt vähenevät sille tasolle, mikä matalarikkistä polttoainetta käyttävän aluksen pakokaasun rikkipitoisuus olisi. Kun pakokaasuja käsitellään, pesuvesiin sekoittuu rikin yhdisteiden lisäksi muun muassa tyypeä ja muita rehevöittäviä aineita, raskasmetalleja ja polysyklisiä aromaattisia hiilivetyjä (PAH-yhdisteet). Nämä aineet aiheuttavat veteen päästessään merten happamoitumista, rehevöitymistä ja pilaantumista haitta-aineilla. Raskasmetallit ja polttoprosesseista syntyvät PAH-yhdisteet ovat myös eliöstölle haitallisia. Pesuvesissä voi olla jopa yli 50:ttä haitallista ainetta, joten aineiden yhteisvaikutukset voivat olla huomattavat. Lisäksi on syytä huomioida, että ilmastonmuutoksella on meriin samansuuntainen vaikutus kuin pesuvesien aiheuttamalla happamoitumisella.

IMOssa rikkipesureiden päästövaikutusten arviointi on aiemmin keskittynyt lähinnä suljetussa kierrossa eroteltuihin lietteisiin. Tuoreissa tutkimuksissa on kuitenkin osoitettu myös avoimen kierron laitteiden pesuvesien haitallisuus meriympäristölle. Esimerkiksi Ilmatieteen laitoksen johtamassa laajassa EMERGE-tutkimushankkeessa³⁶ arvioitiin pesuvesien vaikutuksia muun muassa Juutinrauman salmessa. Tutkimuksessa saatiin selville, että avoimen kierron pesureiden pesuvesien mallinnetut ennustetut pitoisuudet ylittivät siedettävän raja-arvon lähes koko Juutinrauman alueella. Pahimmilla alueilla arvot ylittyivät 10 000-kertaisesti.

Vastaavia tutkimuksia pesuvesien ympäristövaikutuksista ei ole tehty Suomen merialueilla, mutta voidaan olettaa, että happamien pesuvesien haitallinen vaikutus on suurempi vähäsuolaisessa murtovedessä. Lisäksi on syytä huomata, että Suomen merialueet eivät ole saavuttaneet yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (meristrategiapuitteidirektiivi, 2008/56/EY) mukaista meriympäristön hyvää tilaa. Suomen rannikkovedet³⁷ eivät myöskään ole saavuttaneet yhteisön vesipolitiikan puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (vesipuitteidirektiivi, 2000/60/EY) mukaista hyvää tilaa. Hyvä vesien tila tuli lainsäädännön mukaan olla saavutettuna jo vuonna 2015. Suomen rannikkovesien kokonaispinta-alasta hyvässä ekologisessa tilassa on kuitenkin vain 17 prosenttia. Rannikkovesien ekologinen tila on

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

³⁶ Ks. hankkeen yhteenvetoraportti: Jalkanen ym., Environmental impacts of exhaust gas cleaning systems in the Baltic Sea, North Sea, and the Mediterranean Sea (2024).

³⁷ Rannikkovedet kuuluvat sekä meristrategiapuitteidirektiivin että vesipuitteidirektiivin soveltamisalaan. Direktiivit on kansallisesti pantu täytäntöön vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetulla lailla (vesienhoitolaki 1299/2004) sekä sen nojalla annetuilla valtioneuvoston asetuksilla. Vesienhoidon piiriin kuuluvat rannikkovesimuodostumat, jotka ulottuvat yhden meripeninkulman päähän rannikon perusviivasta. Suomen merenhoitoalue ulottuu rantaviivasta talousvyöhykkeen ulkorajalle. Merenhoitoalue jaetaan rannikkovesiin ja avomerialueeseen. Rannikkovedet sijaitsevat viidellä vesienhoitoalueella.

tydyttävä 73 prosentissa pinta-alasta. Välttävissä tilassa on 10 prosenttia pinta-alasta. Kemiallisen tilan osalta Suomen rannikkovesien tila on luokiteltu huonoksi.

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan esitetyn päästökiellon ansiosta Suomen aluevesien päästökuorma pienentyy rikkipesurivesien osalta noin 9 miljoonaa kuutiota, joka muodostaa noin 3 % Itämereen vuonna 2022 päästettyjen rikkipesurivesien kokonaismäärästä. Laskelma perustuu vuoden 2022 liikenteeseen huomioiden kuitenkin Naantali–Långnäs–Kapellskär-yhteysväylillä vuoden 2024 alkuun mennessä liikennöinnin aloittaneet alukset. Päästökielto vähentäisi veteen menevää päästökuormaa PAH-yhdisteiden (EPA 16) osalta 0,03 tonnia, raskasmetallien osalta 6,5 tonnia ja ravinteiden osalta 35,8 tonnia.

Rikkipesureiden pesuvesien päästökiellolla olisi välillisiä vaikutuksia myös alusten ilmapäästöihin. Vaikutukset riippuisivat siitä, mitä polttoainetta rikkipesurilla varustetut alukset siirtyisivät käyttämään saavuttaakseen rikkipäästörajoitukset. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut Suomen aluevesille esitettävän rikkipesureiden pesuvesien päästökiellon vaikutuksia alusten ilmapäästöille. Arviossa on oletettu, että vain yksinomaan avoimessa kierrossa toimivilla laitteilla varustetut alukset siirtyisivät käyttämään matalarikkistä polttoainetta. Arvion mukaan sääntelyn piiriin tulevien alusten mustahiilipäästöt joko vähenisivät noin 12,5 % prosenttia (noin 0,5 tonnia/vuosi), jos ne siirtyvät käyttämään merikaasuöljyä tai meridieseliä, tai nousisivat noin 25 prosenttia (noin 1 tonni/vuosi), jos ne siirtyisivät käyttämään ultravähärikkistä polttoöljyä. Pienhiukkaspäästöjen (PM_{2,5}) puolestaan arvioidaan vähenevän noin 29 prosenttia (37 tonnia/vuosi). Polttoainevalinnalla ultramatalarikkisen polttoöljyn ja merikaasuöljyn tai meridieselin välillä ei olisi vaikutuksia pienhiukkaspäästöihin. Pesuvesien päästökielto lisäisi alusten hiilidioksidipäästöjä noin prosentin verran (1,1 % tai 0,9 %; vastaavasti 820 tai 660 tonnia/vuosi) riippuen siitä, siirtyykö alus käyttämään merikaasuöljyä tai meridieseliä vai ultravähärikkistä polttoöljyä. Alusten rikkidioksidipäästöihin ilmaan pesuvesien päästökiellolla ei olisi vaikutuksia, sillä rikkipesurien käytön sallimisen edellytys nykyisen MARPOL-sääntelyn perusteella on, että aluksen ilmapäästöjen tulee rikkidioksidipäästöjen määrän osalta olla vähintään yhtä pieni käytettäessä rikkipesureita kuin käytettäessä ultramatalarikkistä (0,1%) polttoaineita.

IMOn merellisen ympäristön suojelukomitea MEPC antoi vuonna 2022 ohjeet pakokaasujen puhdistusjärjestelmien poistovesien riski- ja vaikutusarvioinnista³⁸, jota jäsenvaltioiden suositellaan noudattavan harkitessaan paikallisia tai alueellisia rikkipesureiden pesuvesien päästökieltoja ja -rajoituksia. Ohjeen mukaan päästökieltoja tulisi harkita, jos joku ohjeessa luetelluista ehdoista täyttyy. Ehtona on, että ympäristön tavoitetilaa alueella ei ole saavutettu, pesuvesipäästöt aiheuttaisivat lisäriskin ympäristön tilan heikkenemiselle, rikkipesureista mereen laskettu vesi on ristiriidassa meriympäristön suojelemiseksi laadittujen yleissopimusten ja määräysten kanssa tai pesuvesi nostaa ruoppausmateriaalien käsittelykustannuksia satamissa. Tämän hallituksen esityksen yhteydessä ei kuitenkaan ole tehty ohjeen mukaista perusteellista vaikutusarviota tarkastellen rikkipesureiden pesuvesien vaikutuksia nimenomaisesti Suomen aluevesiin, koska olemassa olevan tutkimustiedon ja Suomen aluevesien tilatiedon valossa on selvää, että kaksi ensimmäistä ehtoa täyttyy.

Lopuksi on syytä huomata, että mahdollisuus käyttää rikkipesuria vaikuttaa tulevaisuudessa valmiuteen ottaa aluksella talteen pakokaasun sisältämää hiiltä. Hiilen talteenottolaitteistot edellyttävät toimiakseen matalampia lämpötiloja kuin mikä lämpötila alusten piipuista ilman rikkipesuria pääsevän pakokaasun lämpötila yleensä on. Rikkipesureissa käytettävä vesi laskee

³⁸ Kiertokirje MEPC.1-Circ.899.

pakokaasun lämpötilaa siten, että hiilen talteenotto on helpompaa. Hiilen talteenottoa on vasta pilotoitu yksittäisillä aluksilla, joten mahdollisuuksia sen laajaan käyttöön ottoon on toistaiseksi vaikea arvioida.

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtiontalouteen

Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi rikkipesureiden pesuvesien päästökiellon noudattamista. Käytännössä valvontaa suoritettaisiin satamavaltio- ja lippuvaltiotarkastuksissa, eikä tehtävä aiheuttaisi merkittäviä vaikutuksia viraston tehtäviin. Lisäksi Rajavartiolaitos ja poliisi osallistuisivat päästökiellon valvontaan muun merellä tapahtuvan operoinnin ohessa ja mahdollisten muilta merellisiltä toimijoilta saamiensa ilmoitusten perusteella.

Viranomaisten on tarkoitus kattaa resurssitarpeensa olemassa olevilla resursseilla, joten ehdotuksilla ei olisi vaikutuksia valtiontalouteen.

4.2.1.2 Käsiteltyjen käymäläjätevesien päästörajoituksen tarkentaminen

Taloudelliset vaikutukset

Suomen aluevedet kattavan käsiteltyjen käymäläjätevesien päästökiellon myötä aluksilta ei jatkossa saisi päästää käsiteltyä käymäläjätevettä Suomen aluevesillä. Siten niiden tulisi säilyttää käymäläjätevedet (käsitellyt ja käsittelemättömät) aluksella Suomen aluevesillä liikennöinnin ajan. Suomessa käymäläjätevedet on lainsäädännöllä sisällytetty niin sanottuun ei erityismaksua -järjestelmään, joten jättämisestä satamaan ei aiheudu suoraa ylimääräistä kustannusta. Satamille voi tulla painetta nostaa aluksilta perittäviä satamakäyntimaksuja, jos sataman vastaanottolaitteisiin jätetään jatkossa nykyistä merkittävästi enemmän käymäläjätevettä ja satamalle aiheutuvat jätteen käsittelykustannukset nouseva. Muualla Itämerellä käytäntö vaihtelee, ja esimerkiksi Saksassa maksu peritään. Koska käymäläjäteveden jättäminen satamaan on Suomessa maksutonta eikä käsitellyn käymäläjäteveden päästämiseksi ole rajoituksia Suomen aluevesirajan ulkopuolella, ei nyt ehdotettavalla sääntelyllä arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia aluksille eikä ne omistaville tai niitä hallinnoiville yrityksille. On olemassa teoreettinen mahdollisuus, että aluksella olisi käymäläjätevesien käsittelylaitteisto, muttei riittävää tankkikapasiteettia käsittelemättömän tai käsitellyn käymäläjäteveden säilyttämiseen aluksella Suomen aluevesillä liikennöinnin ajan. Hallinnon tiedossa ei kuitenkaan ole, että Itämerellä liikennöisi tällaisia aluksia, joten siksikään esitettyllä sääntelyllä ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia aluksille.

Ympäristövaikutukset

Suomen aluevesillä liikennöivien alusten mereen menevien käymäläjätevesipäästöjen määrästä ja päästöjen sisältämistä aineista ei ole saatavilla tarkkaa tietoa. Elävä Itämeri Säätiö sr:n (jäljempänä *Baltic Sea Action Group*) vuonna 2020 tekemään kyselytutkimukseen haastatelluista rahtialuksista 66 % laski mereen harmaita vesiä tai ruokajätettä tai käsiteltyjä käymäläjätevesiä, kun ne olivat matkalla Suomen satamiin. Vain 4 % vastanneista rahtialuksista jätti käsiteltyjä mustia vesiä satamaan. Siten on oletettavaa, että ainakin osa käsitellyistä käymäläjätevesistä on päästetty veteen Suomen aluevedet kattavalla alueella.³⁹ Toisaalta 20

³⁹ Käsiteltyjen käymäläjätevesien päästäminen on MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaan sallittu Itämerellä vähintään 3 meripeninkulman päässä lähimmästä rannasta.

%:lla kyselyyn vastanneista aluksista ei ollut lainkaan käymäläjätevesien käsittelylaitteistoa, joten ne päästänevät käymäläjätevedet veteen käsittelemättöminä MARPOL-yleissopimuksen sallimalla tavalla vähintään 12 meripeninkulman päässä rannasta.

Päästömääristä riippumatta esitetyllä käsiteltyjen käymäläjätevesien päästörajoituksella olisi positiivisia ympäristövaikutuksia, koska se vähentäisi merta rehevöittävien typen ja fosforin päästöjä Itämereen. Itämeri on erityisen haavoittunut merialue ja Itämerellä rehevöityminen on erityinen ongelma, joten rehevöittävien aineiden päästöjen vähentämisellä on lähtökohtaisesti positiivisia ympäristövaikutuksia.

Alusten on vuonna 2019 tehdyn selvityksen mukaan arvioitu päästävän jätevesissään koko Itämereen 573 tonnia typpeä ja 119 tonnia fosforia. Tämä vastaa 0,04 prosenttia Itämeren typpiä ja 0,3 prosenttia fosforikuormituksesta. Osuudet ovat pieniä, mutta merkittävä osa jätevesistä lasketaan kesällä, ja niiden sisältämät ravinteet ovat leville pääosin suoraan käyttökelpoisessa muodossa.⁴⁰

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

Merenkulun ympäristönsuojelulain voimassa olevien säännösten mukaisesti Rajavartiolaitos olisi johtava valvontaviranomainen nyt esitettävän käsiteltyjen käymäläjätevesien päästörajoituksen valvonnassa merellä. Rajavartiolaitos valvoo johtavana valvontaviranomaisena voimassa olevaa käsittelemättömien käymäläjätevesien päästörajoitusta ja -kieltoa aluevesillä sekä risteilyalusten käymäläjätevesien päästövalvonnan osalta myös talousvyöhykkeellä. Rahtialusten käymäläjätevesipäästöjä ei ole rajoitettu 12 merimailin ulkopuolella. Rajavartiolaitos valvoisi nyt esitettävää päästörajoitusta muun merellä tapahtuvan operoinnin ohessa ja mahdollisten muilta merellisiltä toimijoilta saamiensa ilmoitusten perusteella. Käymäläjätevesien päästökiellon laajennuksen sekä rikkipesuripäästöjä ja harmaiden vesien päästöjä koskevan Rajavartiolaitoksen osallistuvan valvontaroolin arvioidaan lisäävään Rajavartiolaitoksen tehtäviä yhteensä noin 1–2 henkilötyövuotta.

Rajavartiolaitoksen on tarkoitus kattaa resurssitarpeensa olemassa olevilla resursseilla, joten ehdotuksilla ei olisi vaikutuksia valtionalouteen.

4.2.1.3 Harmaan veden päästökielto

Taloudelliset vaikutukset

Esitetty harmaan veden päästökielto merkitsisi, että harmaat vedet tulisi säilyttää aluksella Suomen aluevesillä purjehtimisen ajan ja joko jättää harmaat vedet satamaan tai päästää ne veteen Suomen aluevesirajan ulkopuolella. Harmaiden vesien päästökielto voi näin ollen aiheuttaa tarpeen asentaa alukselle riittävä tankkikapasiteetti ja putkistot vesien asianmukaiseen käsittelyyn. Tarpeen määrittää käytännössä kolme aluskohtaista asiaa. Ensinnäkin tulee selvittää, syntyykö aluksesta harmaita vesiä eli onko aluksella harmaita vesiä tuottavia järjestelmiä käytössä. Mikäli alukselta ei synny harmaita vesiä, ei tarvetta lisäasennuksille ole.

⁴⁰ Suomen ympäristöministeriö, 2021, Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelma vuosille 2022–2027, 94.

Lisäksi tankkikapasiteetin ja putkistojen asennuskustannuksiin vaikuttaa aluksen liikennöintialue ja vietetty aika päästökieltoalueella. Päästökieltoalueella vietetty aika määrittää harmaiden vesien säilyttämiseksi tarkoitetun tankkikapasiteetin määrän. Vaikutukset kohdistuisivat ensisijaisesti merialueilla liikennöiville kotimaan liikenteen aluksille. Kansainvälisen liikenteen aluksille asennustarpeet ainakin tankkikapasiteetin osalta ovat lähtökohtaisesti pieniä, koska valtaosalle aluksia harmaiden vesien laskeminen on mahdollista aluevesirajan ulkopuolella. Valtaosalle rannikkoliikenteen aluksia vastaava on myös mahdollista. Sitä vastoin tilanne on eri niille aluksille, jotka liikkuvat yksinomaan aluevesirajan sisäpuolella. Tällaisia ovat esimerkiksi Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisessä liikenteessä operoivat alukset.

Lisäksi kustannuksia määrittää harmaiden vesien käsittelykyvyn suhde päästökiellon edellyttämään toimintamalliin. Päästökielto edellyttää, että harmaat vedet tulisi säilyttää aluksella Suomen aluevesillä purjehtimisen ajan ja joko jättää ne satamaan tai päästää ne veteen Suomen aluevesirajan ulkopuolella. Vedet voidaan johtaa aluksen harmaavesi-, käymäläjätevesi- tai painolastivesitankkiin. Painolastivesitankkiin säilöttyjen harmaiden vesien satamiin toimitus voi vaatia ylimääräisten putkien asentamista. Lähtökohtaisesti painolastivesitankkeihin säilötyt harmaat vedet puretaan mereen aluevesirajan ulkopuolella.

Tarvittavan tankkikapasiteetin ja putkistojen asentaminen voi edellyttää rakenteellisia muutoksia aluksille. Voi myös olla, ettei aluksella ole tilaa asentaa ylimääräisiä tankkeja. Muutosten laajuus on aluskohtaista ja ne voivat laajimmillaan edellyttää alusteknistä suunnittelua ja aluksen uudelleen luokitusta. Arvio tankin ja putkiston kokonaiskustannuksesta sisältäen hankinnan ja asentamisen vaihtelee aluslajista ja koosta riippuen. Huvialuksille kustannuksia syntyisi noin 500–20 000 euroa per alus.

Suuremmille aluksille laajuudesta riippuen kustannus voi olla jopa 100 000 euroa per alus, mikäli muutosten toteuttamiseen vaaditaan alusteknistä suunnittelua ja uudelleen luokitusta. Välillisiä vaikutuksia ei välttämättä voi suoraan laskea, sillä ylimääräinen tankki voi vaikuttaa lastialusten tuottopotentiaaliin pienentämällä lastikapasiteettia.

Arvion mukaan jonkinlainen lisäasennustarve voisi enimmillään koskea noin 3 000 alusta tai venettä. Lisäasennustarve koskisi enimmillään noin tuhatta huvivenettä, noin 30 huvialusta, eli yli 24 metriä pitkiä aluksia, noin 250 alusrekisterin aluksia pois lukien ulkomaan liikenteen alukset sekä noin 1500 Suomen satamissa vuosittain käyvää ulkomaan liikenteen alusta.

Harmaiden vesien jättäminen sataman vastaanottolaitteistoon ei sisälly niin sanottuun ei erityismaksua -järjestelmään, jonka mukaan tiettyjen alusjätteiden jättämisestä satamaan ei saa periä erillistä maksua. Käytännössä monessa suomalaissatamassa on kuitenkin tapana ottaa vastaan harmaat vedet yhdessä käymäläjätevesien kanssa, koska se on tarkoituksenmukaista esimerkiksi tyhjennysputkien puhtaanapidon kannalta. Lisäksi aluksella voidaan sekoittaa harmaat vedet käymäläjätevesien sekaan, jolloin seosta kokonaisuudessaan tulee pitää käymäläjätevetenä eikä sen jättämisestä suomalaissatamaan siten tarvitsisi maksaa erillistä maksua. Esimerkiksi monilla matkustaja-aluksilla ei ole erillisiä tankkeja harmaille vesille, vaan ne sekoitetaan aina käymäläjäteveden kanssa.

Mahdollisia epäsuoria lisäkustannuksia syntyisi harmaiden vesien päästökiellon osalta satamissa käsiteltävien vesimäärien kasvun vaikutuksista alusjättemaksuihin. Harmaita vesiä koskeva päästökielto kasvattaisi väistämättä jossain määrin satamiin käsiteltäväksi tuotavien harmaiden vesien määrää.

Päästökiellon seurauksena satamiin toimitettavien harmaiden vesien määrän arviointi on haastavaa. Aiheesta on hyvin vähän tilastotietoja saatavilla, mutta tiedossa on, että tietyillä yhteysväleillä ro-ro-matkustaja-alukset palauttavat jo nyt harmaat vetensä satamiin. Tämän lisäksi osa aluksista tulee väistämättä jatkossakin laskemaan harmaat vetensä aluevesirajan ulkopuolelle tai toimittamaan ne sataman vastaanottolaitteistoon yhdessä käymäläjätevetensä kanssa.

Tarkkoja hintatietoja harmaiden vesien käsittelyhinnoista satamissa on niukalti julkisesti saatavilla. Näin ollen kasvaneista vesimääristä aiheutuvan hintapaineen arviointi on mahdotonta, koska alusjätemaksut perustuvat aluksen kokoon eikä jätetyn harmaaveden määrään, jolloin hinnastoista ei yksityiskohtaisesti käy ilmi suoriteperusteinen kustannus. Esimerkiksi Helsingin satamassa harmaiksi vesiksi tulkittu jäteveden tyhjentämisestä sataman viemäriverkkoon ei veloiteta erikseen. Mikäli aluksen pumppaama jätevesi luokitellaan muuksi kuin harmaavedeksi tai käymäläjätevedeksi, määritellään veloittava jätemaksu erikseen.

Vuoden 2022 liikenteeseen perustuva karkea arvio kauppamerenkulun ja huviveneiden liikenteen päästökieltoalueella tuottamista satamille tuotavista uusista harmaista vesistä lienee noin 0,07 miljoonaa kuutiometriä, joka pohjautuu oletukseen, että ro-ro-matkustajaliikenne toimittaa jo nyt hyvin pitkälti harmaat vetensä käsiteltäväksi satamiin ja jäljelle jääneestä muusta liikenteestä myös kolmasosa tekee näin.⁴¹ Suuruusluokalta tämä tarkoittaa reilua prosenttia (0,07/5,4) Itämeren vuotuisesta harmaiden vesien kokonaismäärästä.

On mahdollista, että harmaiden vesien lisääntynyt toimittaminen satamiin edellyttää satamissa jätevesien vastaanottolaitteiden määrän kasvattamista ja ylläpidon tehostamista. Erityisesti vaikutus voi olla huomattava pienemmille satamille, jotka palvelevat kotimaan liikennettä erityisesti sisävesillä. Tämä vaatii lisäinvestointeja sellaisten satamien olemassa olevaan infrastruktuuriin, jolla ei nykyisellään ole kapasiteettia vastata kasvavaan tarpeeseen. Edelleen saaristosatamissa ei ole, tai on harvoin kunnallistekniikkaa. Mitä pienempiä aluksia kielto koskee, sitä enemmän ohjausvastuuta ja kontrollointitarvetta syntyy satamalle.

Ympäristövaikutukset

Suomen aluevesillä liikennöivien alusten mereen menevien harmaan veden päästöjen määrästä ei ole saatavilla tarkkaa tietoa. Harmaita vesiä muodostuu aluksilla n. 130 l/hlö/vrk (risteilyaluksilla 250 l/hlö/vrk), mutta käytännöt siinä, miten harmaita vesiä aluksilla käsitellään ja miten ja missä niitä päästetään veteen, vaihtelevat merkittävästi. Kuten edellä käymäläjätevesien osalta todettiin, vuoden 2020 kyselytutkimuksen mukaan 66 % rahtialuksista laski mereen harmaita vesiä, ruokajätettä tai käsiteltyä mustia vesiä, kun ne olivat matkalla Suomen satamiin.

Harmaiden vesien sisältämien aineiden pitoisuuksia on tutkittu muun muassa osana Baltic Sea Action Groupin toteuttamaa *Harmaiden vesien ja ruokajätteen vastuullinen käsittely Itämerellä* -hanketta.⁴² Aineiden pitoisuudet ja vesien pH-arvot vaihtelivat merkittävästi, mutta selvityksessä todettiin muun muassa, että aluksilla otettujen harmaan veden näytteiden bakteeripitoisuudet olivat hyvin suuria. Lisäksi osana selvitystä arvioitiin alusten kaikkien

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.

jätevesien (harmaat vedet ja käymäläjätevedet) vaikutuksia meriympäristöön, jos alukset päästäisivät kaikki jätevetensä mereen Suomen aluevesirajan ulkopuolella. Selvityksen tulosten perusteella on kuitenkin mahdoton tehdä johtopäätöksiä nyt esitettävien päästökieltojen vaikutuksista, koska edellä kuvatusti ei ole tiedossa, missä määrin alukset tällä hetkellä päästävät harmaata vettä Suomen aluevesillä.

Suomen ja Ruotsin sekä Suomen ja Viron välillä säännöllisessä liikenteessä olevilta matkustaja-aluksilta ei päästetä harmaita vesiä veteen Suomen aluevesillä, joten esitetyllä harmaiden vesien päästökielellä ei olisi vaikutuksia näiden alusten aiheuttamaan meren pilaantumiseen.

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi harmaiden vesien päästökielellon noudattamista. Käytännössä valvontaa suoritettaisiin satamavaltio- ja lippuvaltiotarkastuksissa, eikä tehtävä aiheuttaisi merkittäviä vaikutuksia viraston tehtäviin. Lisäksi Rajavartiolaitos osallistuisi päästökielellon valvontaan muun merellä tapahtuvan operoinnin ohessa ja mahdollisten muilta merellisiltä toimijoilta saamiensa ilmoitusten perusteella.

Viranomaisten on tarkoitus kattaa resurssitarpeensa olemassa olevilla resursseilla, joten ehdotuksilla ei olisi vaikutuksia valtionalouteen.

4.2.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen

Taloudelliset vaikutukset

Aluksille tai yhtiöille ei aiheudu asetusta täydentävästä kansallisesta sääntelystä kustannuksia. Asetuksen suoraan sovellettavien säännösten taloudellisia vaikutuksia on arvioitu muun muassa valtioneuvoston selvityksessä eduskunnalle meriliikennettä koskevien 55-valmiuspaketin ehdotusten vaikutuksista (E 2/2022 vp).

Asetuksen soveltamisalaa rajaavan saaripoikkeuksen käyttöönotto kansallisesti tarkoittaisi, että Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisillä reiteillä vapautuksen piiriin kuuluvat alukset voisivat jättää käyttämättä aluksen kasvihuonekaasuintensiteettiä asetuksen edellyttämällä tavalla alentavia vaihtoehtoisia polttoaineita ja operoida kytkeytymättä maasähköön Ahvenanmaan satamissa ollessaan. Siten näiden alusten laivayhtiöt voisivat välttää asetuksesta johtuvia kustannuksia.

Saaripoikkeuksen piiriin kuuluvien, Ruotsin ja Suomen välillä matkustaja-autolauttaliikennettä harjoittavien, alusten kasvihuonekaasupäästöjen arvioidaan olevan 2025–2029 välisellä ajanjaksolla keskimäärin prosenttina korkeammat kuin mitä ne muuten olisivat asetuksen edellyttämällä tavalla. Ylimääräisten päästöjen absoluuttinen määrä olisi vuosittain noin 4 000 sekä koko ajalta yhteensä 22 000 hiilidioksidiekvivalenttonnia. Fossiilisten ja vaihtoehtoisten polttoaineiden hintaeron ollessa 700–900 euroa per tonni laivayhtiöille koituisi kustannussäästöä vuosittain yhteensä 1,3–1,8 miljoonaa euroa. Voimassaoloajalta se muodostaisi yhteensä noin 6–9 miljoonan euron kokonaishyödyn. Vuosittainen kustannushyöty vaihtelee aluksesta riippuen 80 000–300 000 euron välillä. Yhteenlaskettuna poikkeuksen ajalta muodostuisi keskimäärin noin 0,5–1,5 miljoonan euron aluskohtainen säästö. Kustannushyötyjen epätasainen jakautuminen laivayhtiöiden välillä voi vaikuttaa Ruotsin ja

Suomen välisen matkustaja-autolauttaliikenteen kilpailuasetelmaan. Suhteellisesti eniten asetelmasta kärsii saaripoikkeuksen ulkopuolelle jäävä Vaasan ja Uumajan välinen liikenne.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a lukuun esitettävän uuden 11 §:n mukaisesti sataman pitäjä vahvistaisi alukselle, onko maasähkään kytkeytyminen mahdollista ja määrittäisi, täyttääkö alus maasähkön käyttöä koskevan velvoitteen sekä vastaisi tähän liittyvästä tietojen vaihdosta ja raportoinnista. Satamien pitäjille esitettävät tehtävät aiheuttaisivat satamille uusia tehtäviä ja lisätyötä suhteessa nykytilanteeseen. Lopullinen vaikutus tulee riippumaan siitä, miten velvoitteita täsmennetään EU-tasolla valmisteltavassa sekundäärilainsäädännössä ja millaisia automatisoituja järjestelmiä voidaan ottaa käyttöön tehtävien suorittamisen avuksi. Suomi pyrkii vaikuttamaan tietojenvaihtoa koskevaan unionin lainsäädäntöön siten, että tarvittavien tietojen kerääminen ja ilmoittaminen olisi mahdollisimman pitkälle automatisoitua ja että sataman pitäjälle aiheutuva hallinnollinen taakka olisi mahdollisimman vähäinen. Sataman pitäjä tarkoittaa usein käytännössä satamayhtiötä.

Jos nämä tehtävät osoitettaisiin sataman sijaan jollekin viranomaiselle, aiheutuisi viranomaiselle arviolta sama vaikutus kuin satamalle olettaen, että viranomaisella olisi käytössään samat tiedot ja järjestelmät kuin satamalla. Lisäksi viranomaisen tulisi pyytää tiedot satamalta siinä tapauksessa, että viranomaisella ei ole pääsyä samoihin tietoihin kuin mitä satamalla, jolloin sataman tulisi kuitenkin kerätä ja toimittaa tiedot.

Ympäristövaikutukset

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentämiseksi esitettävällä kansallisella sääntelyllä ei olisi suoria ilmasto- tai ympäristövaikutuksia, koska asetuksen alusten kasvihuonekaasuintensiteetin kiristämistä ja maasähkön käyttöä koskevat velvoitteet ovat suoraan sovellettavia. Täydentävä kansallinen sääntely, kuten seuraamukset ja muu toimeenpano, auttaa kuitenkin asetuksen tavoitteiden saavuttamisessa.

Saaripoikkeuksen soveltaminen voi heikentää asetuksen meriliikenteen päästöjä vähentävää vaikutusta. Saaripoikkeus koskee matkustaja-autolauttoja, joiden liikennesuoritekohtaiset päästöt ovat korkeat verrattuna useimpiin muihin alustyyppisiin. Riski, että varustamot pidentäisivät reittejään poiketakseen saaripoikkeuksen vuoksi Ahvenanmaalla velvoitteiden välttämiseksi, on melko vähäinen. Useimmat alukset, jotka täyttävät saaripoikkeuksen kriteerit, tekevät jo nykytilanteessa satamakäynnin Ahvenanmaalle matkustajien ja rahdin vuoksi sekä tax free -myynnin mahdollistamiseksi.

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtiontalouteen

Liikenne- ja viestintävirasto esitetään nimettäväksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi, minkä myötä myös asetuksessa toimivaltaiselle viranomaiselle osoitetut tehtävät tulisivat Liikenne- ja viestintäviraston hoidettaviksi. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään toimivaltaa määrätä yhtiöille asetuksen mukaisia seuraamusmaksuja. Näitä tehtäviä on kuvattu tarkemmin alla jaksossa 8.7 merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 2 §:n ja 12 luvun 2 §:n muutosten

säännöskohtaisen perustelujen yhteydessä sekä Liikenne- ja viestintäviraston muistiossa⁴³. Viranomaiselle osoitetut tehtävät tulevat käytännössä sovellettaviksi aikaisintaan vuonna 2026. Muutosten arvioidaan lisäävän viraston tehtäviä noin yhden henkilötyövuoden verran.

Samalla FINAS-akkreditointipalvelu nimettäisiin asetuksen mukaiseksi kansalliseksi akkreditointielimeksi ja ottaisi hoitaakseen asetuksen kansalliselle akkreditointielimelle tulevat tehtävät. Tämänhetkinen arvio on, ettei FINAS-akkreditointipalvelulle aiheutuisi tehtävästä vaikutuksia, koska Suomeen ei ole sijoittunut merenkulun luokituslaitoksia, joiden oletetaan tarjoavan asetuksen mukaisia todentajan palveluita.

Seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta arvioidaan syntyvän Oikeusrekisterikeskukselle lisäresurssitarvetta vähäisissä määrin. Seuraamusmaksuja arvioidaan määrättävän korkeintaan joitain kymmeniä vuodessa, ensimmäisten vuosien vaatimusten aikana todennäköisesti vähemmänkin. Määrään liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia liittyen Suomen viranomaisten hallinnoitaviksi tulevien alusten määrään, näiden alusten valmiuteen täyttää asetuksen vaatimukset ja siihen, missä määrin varustamot aikovat tai voivat käyttää asetuksen sallimia joustomekanismeja vaatimusten kuittaamiseksi.

Liikenne- ja viestintäviraston, FINAS-akkreditointipalvelun ja Oikeusrekisterikeskuksen on tarkoitus kattaa resurssitarpeensa viraston olemassa olevilla resursseilla, joten ehdotuksilla ei olisi vaikutuksia valtiontalouteen.

Kuitenkin koska esitetyt arviot seuraamusmaksujen määrästä perustuvat arvioihin ja seuraamusmaksuja voi syntyä vuosittain eri hallinnonaloilla useita, yhteisvaikutus Oikeusrekisterikeskuksen kokonaistyömäärään näkyy viiveellä ja mahdollinen lisäresursoinnin tarve tulee täsmentymään vasta myöhemmin. Eri hallinnonalojen seuraamusmaksujen täytäntöönpanossa on kyse pysyväisluonteisesta tehtävästä ja Oikeusrekisterikeskukselle mahdollisesti syntyvät lisämäärärahatarpeet käsitellään julkisen talouden suunnitelmia ja valtiontalouden arvioita koskevissa menettelyissä.

4.2.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen

Taloudelliset vaikutukset

Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä hallituksen esityksen valmistelua varten jakeluinfra-asetuksen vesiliikenteen maasähkön syötön velvoitteisiin liittyviä vaikutuksia. Muistio on julkaistu hallituksen esityksen valmistelua koskevalla valtioneuvoston hankesivulla.⁴⁴

Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 10 §:n mukainen velvoite sataman pitäjille varmistaa maasähkön tarjonta satamassa jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklan

⁴³ FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvat säädösmuutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin: vaikutukset (2024). Julkaistu hallituksen esityksen valmisteluhankkeen sivulla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023> (vierailtu 20.5.2024).

⁴⁴ Arvio jakeluinfra-asetuksen mukaisen maasähkön syötön järjestämisen vaikutuksista; vesiliikenne (2024). Julkaistu hallituksen esityksen valmisteluhankkeen sivulla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023> (vierailtu 20.5.2024).

mukaisesti aiheuttaisi taloudellisia kustannuksia jakeluinfra-asetuksen mainittujen artiklojen soveltamisalaan kuuluville satamien pitäjille Manner-Suomessa.

Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukainen maasähkön syötön velvoite koskee Manner-Suomessa yhteensä neljää TEN-T-verkon merisatamaa, jotka ovat Helsinki, Hamina-Kotka, Rauma ja Naantali. Koska mainitun artiklan 1 kohdassa maasähkön syöttövelvoitteet kohdistuvat alustyypeittäin asetuksessa niihin satamiin, joissa asetuksessa säädetyt keskimääräiset vuosittaiset satamakäyntimäärät ylittyvät, soveltuvat velvoitteet käytännössä eri tavoin mainittuihin satamiin. Alla taulukossa 3 on tarkemmin kuvattu velvoitteiden kohdentuminen edellä mainittuihin satamiin jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukaisten alustyyppikohtaisten jaottelun mukaan tämänhetkisten keskimääräisten aluskäyntimäärien perusteella. Tarkastelussa on huomioitu asetuksen mukaisesti ainoastaan yli 5000 bruttotonnin alukset.

Tarkastelun mukaan Helsingin, Haminan-Kotkan ja Rauman satamien tulisi vuoden 2029 lopussa tarjota maasähköä jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukaisesti merikonttialuksille, Helsingin, ja Naantalın satamien ro-ro-matkustaja-aluksille ja Helsingin sataman muille matkustaja-aluksille kuin ro-ro-matkustaja-aluksille. Muita matkustaja-aluksia kuin ro-ro-matkustaja-aluksia ovat käytännössä risteilijät. On syytä huomata, että niiden liikennöintimäärät ovat vaihdelleet viime vuosina merkittävästi muun muassa COVID-19-pandemiasta ja Venäjän-pakotteista johtuen.

Tällä hetkellä Helsingin ja Naantalın satamat tarjoavat maasähköä jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukaisesti ro-ro-matkustaja-aluksille. Siten Helsingin satamassa tarvittaisiin lisäinvestointeja muiden matkustaja-alusten ja merikonttialusten maasähkön syöttöön. Haminan-Kotkan ja Rauman satamissa tarvittaisiin lisäinvestointeja maasähkön syöttöön merikonttialuksille.

Sähkön toimittaminen laituripaikkoihin edellyttää sataman pitäjältä investointeja jakeluverkon liittymispisteeseen, infrastruktuuriin, maasähkönjakelulaitteisiin, liityntäpisteiden rakentamiseen satamassa oleville laituripaikoille, mahdollisia laiturikohtaisia sähkötiloja maasähkön jakelulaitteistoa varten, järjestelmän ylläpitoa sekä sähköyhtiölle suoritettavien maksujen maksamista. Tarvittavien investointikustannusten suuruusluokan arvioidaan Helsingin, Haminan-Kotkan ja Rauman satamien osalta olevan yhteensä noin 20–40 miljoonaa euroa. Satamakohtaisia kustannuksia on kuvattu alla tarkemmin.

| Satama | Merikonttialukset | Ro-ro-matkustaja-alukset | Muut matkustaja-alukset | Yhteensä |
|--------------|-------------------|--------------------------|-------------------------|----------|
| Helsinki | 3–5 | 0 | 16–24 | 19–29 |
| Hamina-Kotka | 3–5 | - | - | 3–5 |
| Rauma | 2–3 | - | - | 2–3 |
| Naantali | - | 0 | - | 0 |

Taulukko 2. Arvio jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukaisista maasähkön syötön investoinnin tulevista kustannuksista Suomen merisatamissa (miljoonaa euroa).

Uudistetun TEN-T-asetuksen mukaan Joensuun ja Lappeenrannan satamat ovat kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamia, joiden tulee jakeluinfra-asetuksen 10 artiklan mukaan ottaa vuoden 2029 loppuun mennessä käyttöön vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähkön syöttöä sisävesialuksiin. Sekä Joensuun että Lappeenrannan satamissa on tällä hetkellä mahdollisuus tarjota pienimuotoisesti sähköä satamassa käyville yksittäisille aluksille. Molemmat satamat suunnittelevat ottavansa käyttöön vuoden 2029 loppuun mennessä vähintään yhden jakeluinfra-asetuksen vaatimusten mukaisen laitteiston, joka tarjoaisi maasähkön syöttöä. Sisävesisatamakohtaisten kokonaisinvestointikustannusten suuruusluokaksi arvioidaan alustavasti 100 000–150 000 euroa.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaisten alusten kasvihuonekaasuintensiteettivaatimusten arvioidaan lisäävän satamien maasähkön syötön kysyntää. Osa satamista arvioi maasähkön syötön investointikustannusten maksavan itsensä takaisin laitteiden käytön aikana, mutta arvioissa on satama- ja alustyypikohtaista hajontaa. Satamien on mahdollista hakea maasähkön syötön investointeihin erilaista EU-tukirahoitusta. Satamien arvion mukaan voimassa olevat EU-tuet kattaisivat investoinneista 20–30 prosenttia.

Ympäristö- ja ilmastovaikutukset

Alusten satamassa käyttämä maasähkö vähentää aluksen satamassa olon aikana aiheuttamia päästöjä ilmaan ja aluksen aiheuttamaa melua. Esityksellä ei kuitenkaan ole suoria vaikutuksia alusten päästöihin, sillä maasähkön syötön tarjoaminen satamassa ei suoraan johda siihen, että alukset käyttäisivät maasähköä kyseisessä satamassa. Velvoite käyttää päästötöntä energiaa alusten kiinnityspaikassa vuodesta 2030 alkaen tulee uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetusta asetuksesta ja kyseinen asetus mahdollistaa myös muun päästöttömän energian kuin maasähkön käytön. Koska tällä hetkellä alusten maasähkön käyttö on kustannusten osalta edullisin tapa vähentää alusten kasvihuonekaasuintensiteettiä, on oletettavaa, että aluksen kiinnityspaikassa käyttämä päästötön energia on maasähköä.

Yleisesti ottaen voidaan todeta, että satamassa apukoneiden käytöstä syntyvät päästöt ovat vähäisiä suhteessa alusten kokonaispäästöihin, joista olennainen osa päästöistä syntyy alusten ollessa liikkeessä ja käyttäessä pääkoneita. Vuonna 2021 Suomeen suuntautuvan meritse kulkevan tavaraliikenteen satamassa (myös muut kuin Suomen satamat) aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen osuus oli noin 2 prosenttia tavaraliikenteen kokonaispäästöistä. Matkustaja-alusten tapauksessa satamapäästöjen osuus voi olla myös huomattavasti merkittävämpi riippuen alustyypistä ja aluksen satamassa viettämän ajan osuudesta.

Alusten kasvihuonekaasupäästöjä satamassa voidaan tarkastella myös sataman näkökulmasta. Maasähkön käytön vaikutus aluksista syntyviin kasvihuonekaasupäästöihin voi sataman näkökulmasta olla merkittävä. Maasähkön käyttö vähentää alusten kasvihuonekaasupäästöjä ja muita päästöjä ilmaan satamassa. Päästövähennysvaikutus riippuu sähkön tuotantotavasta ja millaisia päästöjä tuotannosta syntyy suhteessa aluksen apukoneiden käytöstä aiheutuviin päästöihin.

Maasähkön käytön muita ilmapäästöjä ja melua vähentävällä vaikutuksella lähialueen asutukseen voi olla merkitystä etenkin silloin, kun satama sijaitsee kaupungin lähellä.

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtiontalouteen

Esityksessä ehdotettu maasähkönsyöttöä satamassa koskeva velvoite tuo uuden valvontatehtävän Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan ehdotettuun valvontatehtävään tulisi varata noin 0,5 henkilötyövuotta. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän PURKKI-tietojärjestelmän päivityskustannukset olisivat arviolta 50 000 euroa vuotuisten päivityskustannusten ollessa noin 5 000 euroa. Nämä edellyttäisivät arviolta 50 000 euron kertaluonteista määrärahaa ja 5 000 euron pysyvää vuotuista lisäystä viraston määrärahoihin.

Liikenne- ja viestintäviraston on tarkoitus kattaa resurssitarpeensa viraston olemassa olevilla resursseilla, joten ehdotuksilla ei olisi vaikutuksia valtiontalouteen.

4.2.4 Hongkongin yleissopimus

Taloudelliset vaikutukset

Esitetyillä muutoksilla on vähäisiä vaikutuksia suomalaisille varustamoille. Vuonna 2023 Suomeen rekisteröityjä Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan bruttovetoisuuden perusteella kuuluvia aluksia oli 169 kappaletta. Nämä alukset on jatkossa katsastettava yleissopimuksen määräysten mukaisesti ja niillä on oltava yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat. Koska katsastus on pääosin saman sisältöinen kuin EU:n aluskierrätysasetuksen edellyttämä katsastus, alus on tarkoituksenmukaista katsastaa molempien säännösten mukaisesti samalla kerralla. Yksittäiselle alukselle aiheutuu jonkin verran lisäkustannuksia katsastuksesta sekä todistuskirjan hankkimisesta. Vuonna 2023 Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän uuden todistuskirjan hinta on 360 euroa. Katsastuksista veloitetaan lisäksi 380 euroa tunnilta virastoaikana. Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa hyväksytyt luokituslaitokset tekemään Hongkongin yleissopimuksen mukaiset katsastukset. Luokituslaitokset määrittävät hinnat tarjoamilleen palveluille. Yleistä on, että varustamot tekevät luokituslaitosten kanssa pitkiä, useamman vuoden pituisia sopimuksia, jotka kattavat kaikki alusten tarvitsemat katsastukset ja todistukset.

Lakiesityksessä ehdotetaan uutena vaatimuksena, että myös kotimaan liikenteen aluksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500, tulisi olla vaarallisten materiaalien luettelo ennen aluksen purkamista. Vuoden 2024 alussa Suomessa oli 23 alusta, joita uusi vaatimus koskee. Käytännössä suurin osa kotimaan liikenteen aluksista myydään ulkomaille ennen niiden purkamista, eikä uudesta vaatimuksesta aiheutuisi siten tästä merkittäviä kustannuksia varustamoille.

Yleissopimus soveltuu tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta viranomaisaluksiin. Viranomaisten alusten osalta kansallisesti sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulain säännöstä, jonka mukaan lakia sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu.⁴⁵ Rajavartiolaitoksella on kolme ja Puolustusvoimilla 12 alusta, jotka ovat kokonsa puolesta kuuluvat yleissopimuksen soveltamisalan piiriin. Puolustusvoimien alusten määrä kuitenkin muuttuu lähitulevaisuudessa

⁴⁵ Tässä hallituksen esityksessä esitetään poliisin alusten lisäämistä mainittuun säännökseen MARPOL-yleissopimuksesta seuraavien vaatimusten vuoksi. Poliisilla ei ole Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

merivoimien kehityshankkeiden myötä. Kun Rajavartiolaitoksen ja Puolustusvoimien alusten käyttö päättyy viranomaistoiminnassa, alukset yleensä myydään jatkokäyttöön joko kotimaassa tai toisen valtion viranomaisille. Jos aluksen bruttovetoisuus on vähintään 500 ja se myydään ulkomaille, se tulee aluskierrätysasetuksen piiriin, koska se ei tällöin ole enää koko elinkaarensa ajan käytössä valtion lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, kuten asetuksen 2 artikla vaatii. Aluksen ostajan on tällöin haettava alukselle tarvittavat todistuskirjat. Suomessa käytössä olevat merentutkimusalukset ja jäänmurtajat ovat kaupallisessa käytössä ja niihin sovelletaan aluskierrätysasetusta. Myös Hongkongin yleissopimus tulisi koskemaan niitä.

Suomessa rakennetaan aluksia, jotka kuuluvat Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan. Uusia aluksia koskevat sopimuksen määräykset on kuitenkin jo sisällytetty EU:n aluskierrätysasetukseen, eikä Hongkongin yleissopimuksen voimaantulosta näin ollen seuraa uusia vaikutuksia suomalaisille rakennustelakoille.

Suomessa toimii tällä hetkellä yksi aluspurkamo, joka on hyväksytty EU:n aluskierrätyslaitosten luetteloon. Kyseisen korjaustelakan aluspurkamotoiminta on hyvin vähäistä, eikä siellä ole toistaiseksi purettu EU:n aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Mikäli aluspurkamo aikoo purkaa Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, sen on haettava ympäristölupaan muutosta aluehallintovirastolta. Lupaa tulisi muuttaa kattamaan Hongkongin yleissopimuksen mukaisen aluskierrätysten, vaikka purkamolla olisikin EU:n aluskierrätysasetuksen mukainen lupa. Luvan käsittelystä peritään maksu aluehallintovirastojen maksuista vuonna 2024 annetun valtioneuvoston asetuksen (1171/2023) mukaisesti. Hongkongin yleissopimuksen mukaisen aluskierrätystä koskevan luvan hinta riippuisi siitä, hakeeko lupaa telakka, jolla on jo ympäristölupa ja kattaako ympäristölupa aluskierrätysten. Jos ympäristölupa kattaa aluskierrätysasetuksen mukaisen toiminnan, luvan muuttaminen maksaisi arviolta noin 2 000–6 000 euroa. Jos lupaa hakee sellainen telakka, jonka ympäristölupa ei kata aluskierrätystä, luvan muuttaminen maksaisi arviolta noin 13 000 euroa. Yksittäisen aluksen aluskierrätysuunnitelman käsittelystä peritään noin 1000 euron maksu. On oletettavaa, ettei yleissopimuksen hyväksymisen myötä Suomeen tuoda purettavaksi suuria määriä aluksia. Jos aluksia tuodaan Suomeen purettavaksi, siitä aiheutuvat kustannukset voitaneen ottaa huomioon aluspurkamisen hinnoittelussa.

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

Hongkongin yleissopimus aiheuttaa jonkin verran lisätyötä Liikenne- ja viestintävirastolle, koska se vastaa suomalaisten alusten katsastamisesta mukaan lukien todistuskirjojen myöntämisestä, eräiden IMOLle toimitettavien ilmoitusten ja raportointien hoitamisesta sekä yhteistyöstä EU:n ulkopuolisten maiden viranomaisten ja IMOn kanssa. Satamavaltiotarkastukset on suoritettava Hongkongin yleissopimuksen osalta IMOn päätöslauselmalla MEPC.223(64) annetun ohjesäännön mukaisesti. Lisäksi satamavaltiotarkastuksissa on jatkossa tarkastettava, että Suomen satamaan saapuvalla aluksella on sopimuksen edellyttämä vaarallisia materiaaleja koskeva todistuskirja ja tilanteen mukaan myös kierrätyskelpoisuuden osoittava todistuskirja. Jos alus on rekisteröity sellaiseen valtioon, joka ei ole sitoutunut yleissopimukseen, eikä aluksella näin ollen ole sopimuksen edellyttämiä todistuksia, sille tehdään lähtökohtaisesti yksityiskohtainen tarkastus, mikä aiheuttaa jonkin verran lisätyötä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan toimivaltaa suorittaa Hongkongin yleissopimukseen perustuvat alusten katsastukset ja vaarallisten materiaalien luettelon todentaminen sekä

katsastusten perusteella annettavien todistuskirjojen myöntäminen. Mainitut tehtävät voi suorittaa myös tehtävään valtuutettu hyväksytty luokituslaitos, ja valtaosa varustamoista hankkiikin nämä katsastukset ja asiakirjat luokituslaitoksilta, joiden kanssa niillä on sopimus. Siten näistä todistuskirjojen myöntämiseen liittyvistä tehtävistä ei arvioida aiheutuvan merkittävää lisätyötä virastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto perii suorittamistaan katsastuksista ja tarkastuksista sekä myöntämistään todistuskirjoista maksut, jotka pääsääntöisesti kattavat työstä aiheutuvat kulut. Siten tehtävien suorittamisella ei olisi taloudellisia vaikutuksia viraston toimintaan.

EU:n aluskierrätysasetuksen ollessa jo voimassa ei Liikenne- ja viestintävirastolle kohdistu merkittäviä hallinnollista taakkaa lisääviä vaikutuksia. Lisätyötä aiheuttaa lähinnä Hongkongin yleissopimuksen mukaisten todistuskirjojen myöntäminen. Vaikutus on alle 0,1 henkilötyövuotta.

Suomen liittymisellä sopimukseen ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia ympäristöviranomaisten tehtäviin. Tiedossa ei ole, että Suomeen oltaisiin lähiaikoina perustamassa uutta aluspurkamo. Mikäli Suomessa jo toimiva aluspurkamo aikoo purkaa Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, Etelä-Suomen aluehallintovirastolle tulisi käsiteltäväksi ympäristöluvan muuttamista koskevia hakemuksia. Esityksessä ehdotetaan tiettyjen tehtävien keskittämistä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Sen tulisi tehdä yhteistyötä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa aluskierrätysasetuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi. Tätä tehtävää on tähän asti hoitanut Suomen ympäristökeskus. Tehtävä ei ole tähän asti työllistänyt Suomen ympäristökeskusta. Yhteistyötä tulisi kuitenkin tehdä tilanteessa, jossa alukselle tehdään aluskierrätysuunnitelma ja aluksen seuraavia vaiheita tulisi seurata, jotta voidaan varmistaa, ettei purkukuntoinen alus päädy sellaiseen aluspurkamoon, joka ei ole EU:n hyväksytyjen laitosten listalla. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle esitetään myös tiettyjä tiedonantovelvollisuuksia IMOLle. Tämä tehtävä työllistäisi ELY-keskusta siinä tilanteessa, että Suomessa toimiva aluspurkamo hakee Hongkongin yleissopimuksen mukaista lupaa harjoittaa aluskierrätystä. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen valvontatehtävät lisääntyisivät vähäisessä määrin, sillä sen tulisi tehdä Hongkongin yleissopimuksen mukaisia tarkastuksia aluspurkamolle.

On huomattava, että Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanoon liittyvät lupaviranomaisen ja valvontaviranomaisen tehtävät olisi tarkoitus siirtää uudelle valtakunnalliselle virastolle, jonka on tarkoitus aloittaa toimintansa 1.1.2026. Mikäli tähän lakiesitykseen sisältyvät jätelain ja ympäristönsuojelulain muutokset tulisivat voimaan samaan aikaan kuin Hongkongin yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan eli 26.6.2025, tehtävät siirtyisivät siitä noin kuuden kuukauden päästä aloittavalle uudelle virastolle. On mahdollista, että Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanoon liittyvien tehtävien hoitaminen ei ehdi alkaa nykyisissä aluehallintovirastoissa ja ELY-keskuksissa muilta osin kuin mahdollisesti nykyisen aluspurkamon luvan muutoksen osalta.

Suomen liittymisellä sopimukseen ei arvioida olevan vaikutuksia työsuojeluviranomaisten toimintaan.

Viranomaisten on tarkoitus kattaa resurssitarpeensa olemassa olevilla resursseilla, joten ehdotuksilla ei olisi vaikutuksia valtiontalouteen.

Ympäristövaikutukset

Hongkongin yleissopimuksen hyväksymisellä ei arvioida olevan ympäristövaikutuksia Suomessa, koska EU:n aluskierrätysasetus on jo voimassa, eikä sopimuksesta seuraa muutoksia ympäristöä koskeviin vaatimuksiin aluksille tai aluspurkamaille.

Sopimuksen kansainvälisellä voimaantulolla olisi merkittäviä myönteisiä ympäristövaikutuksia maailmanlaajuisesti, kun EU:n ulkopuolella purjehtivien alusten rakentamisessa ja asennuksissa ei saa enää käyttää Hongkongin yleissopimuksen mukaisia vaarallisia materiaaleja, kuten asbestia ja otsonikerrosta heikentäviä aineita. Kun vaarallisia materiaaleja ei saa asentaa aluksiin, ne eivät myöskään päädy ympäristöön, kuten nykyisin on vaarana. Myönteisiä ympäristövaikutuksia seuraisi myös siitä, että aluskierrätyslaitosten tiedonsaanti aluksen sisältämistä materiaaleista ja haitallisista aineista, niiden sijainnista ja määrästä lisääntyy merkittävästi. Aluksia purettaessa haitalliset aineet voidaan ottaa paremmin huomioon, suunnitella aineille tarvittava jatkokäsittely ja estää näin haitallisten aineiden päätyminen ympäristöön tai vesiin.

Kotimaan liikenteen aluksille tulevalla vaarallisten materiaalien luetteloa koskevalla velvoitteella olisi positiivisia ympäristövaikutuksia, kun purkamolla olisi jatkossa paremmin tiedossa tällaisten alusten vaaralliset materiaalit ja ne voitaisiin ottaa purkamisessa huomioon. Kotimaan liikenteessä toimivia aluksia kuitenkin puretaan nykyisin hyvin harvoin Suomessa, joten tämän säännöksen ympäristövaikutusten arvioidaan olevan lopulta hyvin vähäiset.

Muut vaikutukset

Sopimukseen sitoutumisella ei ole terveysvaikutuksia Suomessa, mutta kun sopimus tulee kansainvälisesti voimaan, sillä arvioidaan olevan myönteisiä terveysvaikutuksia erityisesti Aasiassa sijaitsevien purkamoiden henkilökunnalle.

4.2.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset

4.2.5.1 Päätöslauselmalla MEPC.328(76) uudistetun MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen uudet määräykset

Taloudelliset vaikutukset

Päätöslauselmalla MEPC.328(76) hyväksytystä hiili-intensiteettimääräyksestä aiheutuu aluksille uusia velvoitteita aluskohtaisten energiatehokkuussuunnitelmien päivittämisen ja täydentämisen vuoksi. Aluksen energiatehokkuussuunnitelma tulee täydentää mm. kuvauksella aluksen vuosittaisen hiili-intensiteetti-indikaattorin laskentaan käytettävästä menetelmästä ja suunnitelmalla siitä, kuinka vaadittu hiili-intensiteettitaso saavutetaan seuraavan kolmen vuoden aikana. Indikaattorin laskentaan käytettävien keskeisimpien tietojen (vuosittainen kokonaispolttoaineenkulutus ja kuljettu matkan pituus) seuraaminen ja todentaminen ei aiheuta aluksille uutta työtä, sillä alukset ovat raportoineet vuodesta 2019 alkaen näitä tietoja IMO:n tiedonkeruujärjestelmään. Jos alus kuitenkin haluaa hyödyntää hiili-intensiteettimääräyksen matkan sopeutusta koskevia poikkeuksia, aluksen tulee tarkkailla, todentaa ja raportoida myös tietoja, joita ei ole aiemmin tarvittu. Esimerkiksi jäissä kulun poikkeuksen saamiseksi tarvitaan tiedot polttoaineen kulutuksesta ja kuljetun matkan pituudesta jääolosuhteissa, jäissä kulun ajankohta ja sijainti sekä tilannetta kuvaavat jääkartat. Alusten tulee myös vuosittain laskea ja raportoida hallinnolle todennettu hiili-intensiteetti-indikaattorin arvonsa.

CII-määräyksestä aiheutuu Suomen meriliikenteelle lisäkustannuksia, koska osa aluksista joutuu ryhtymään toimiin hiili-intensiteettitasonsa parantamiseksi. Aluksen hiili-intensiteettiä voidaan parantaa aluksen energiatehokkuutta parantamalla ja esimerkiksi käyttämällä aiempaa vähäpäästöisempiä polttoaineita. CII-määräyksestä Suomen meriliikenteelle aiheutuvaa lisäkustannusta on arvioitu olettamalla, että Suomen satamissa käyvät alukset alentavat tarvittaessa hiili-intensiteettiään käyttämällä biopolttoaineita tai hidastamalla keskinopeuttaan. Kullekin alukselle on valittu matalimman kustannuksen tuottavan vaihtoehdon nopeuden hidastamisen ja biopolttoaineen käytön välillä. Tällöin yhteenlasketuksi vuosittaiseksi lisäkustannusvaikutuksen suuruusluokaksi arvioidaan noin 30–50 miljoonan euroa vuosina 2023–2026. Kustannusarviota vuodesta 2027 alkaen ei ole tehty, sillä IMO:n CII-määräyksen vaatimustasosta tullaan päättämään vasta määräyksen uudelleen tarkastellun yhteydessä 1.1.2026 mennessä. Annettu arvio perustuu vuonna 2019 EU:n Thetis-MRV-järjestelmässä ilmoitettuihin tietoihin aluksen päästöistä ja kuljetun matkan pituudesta.

Samalla päätöslauselmalla hyväksytty EEXI-määräys aiheuttaa joillekin Suomen lipun alla purjehtiville aluksille uusia vaikutuksia. Vaikutuksia tulee niille olemassa oleville aluksille, jotka eivät suoraan teknisten ominaisuuksiensa perusteella täytä EEXI-vaatimusta. Mikäli olemassa oleva alus ei täytä vaatimusta, suoraviivaisin keino täyttää EEXI-vaatimus on rajoittaa sen maksimitehoa (maksimiakseli- tai maksimikonetehto). Aluksen maksimitehoa rajoittavan järjestelmän tulee olla sellainen, että rajoitus voidaan poistaa väliaikaiseksi, mikäli aluksen turvallisuus tai ihmishengen pelastaminen sitä vaatii. Aluksella tulee olla todennettu käsikirja tehorajoitusjärjestelmän hallintaan liittyen. Mikäli alus käyttää teho rajoituksen ylittävää tehoreservyä, rajoituksen käyttöön liittyviä tietoja kirjataan ylös, ilmoitetaan viipymättä todentajalle ja kohdesataman viranomaiselle. Lisäksi hallinnolle tulee tehdä vuosittainen raportti tehoreservin käytöstä.

Samalla miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut vapautetaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisista tarkastus- ja sertifiointivaatimuksista. Muutos keventäisi hieman näiden alusten hallinnollista taakkaa.

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

EEXI-sääntelystä aiheutuu hallinnolle uusi tehtävä toimittaa vuosittain tiedot sen lipun alla olevien EEXIn vuoksi tehorajoitusta tarvitsevien alusten tehoreservien käytöistä IMO:n sihteeristölle. Kohdesataman viranomaisen tulee myös ottaa vastaan ilmoituksia satamaan saapumista edeltävällä matkalla tapahtuvista tehoreservien käytöistä. Nämä uudet tehtävät kuuluvat Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta ne eivät tämän hetken arvion mukaan lisää viraston tehtäviä merkittävästi. Liikenne- ja viestintäviraston on tarkoitus kattaa resurssitarpeensa viraston olemassa olevilla resursseilla, joten ehdotuksilla ei olisi vaikutuksia valtionalouteen.

Ympäristövaikutukset

IMOn hiili-intensiteettisääntelyn tavoitteena on saavuttaa 11 prosentin hiili-intensiteettivähennys vuoteen 2026 mennessä. Sitoutumalla sääntelyyn Suomi edesauttaisi tämän tavoitteen saavuttamista.

4.2.5.2 Päätöslauselmalla MEPC.330(76) tehtyt MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteiden muutokset

Päätöslauselmalla MEPC.330(76) vapautetaan miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteiden mukaisista tarkastus- ja sertifiointivaatimuksista. Muutos keventäisi hieman näiden alusten hallinnollista taakkaa.

4.2.5.3 Päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehtyt MARPOL-yleissopimuksen V liitteen muutokset

Päätöslauselmalla laajennetaan jätepäiväkirjan pitämismääräyksen soveltamisalaa nykyisestä vähintään 400 bruttonnin aluksista kaikkiin vähintään 100 bruttonnin aluksiin. Siten alle 400, mutta vähintään 100 bruttonnin aluksille tulisi uusi hallinnollinen tehtävä. Velvoite esitetään laajennettavan myös kotimaanliikenteen aluksiin. Yhteensä uusi velvoite tulee koskemaan 255 alusta, joista valtaosa on kotimaanliikenteessä. Suurin osa näistä aluksista on lastialuksia tai proomuja. Koska muut MARPOL-yleissopimuksen V liitteen sopimuspuolet ovat sitoutuneet muutoksiin ja tulevat edellyttämään sen noudattamista satamissaan käyviltä aluksilta, kansainvälisessä liikenteessä olevien suomalaisaluksien on noudatettava sääntelyä. Siten niiden osalta Suomen sitoutumisella muutokseen ei olisi vaikutuksia.

Liikenne- ja viestintäviraston alusten jätepäiväkirjoja koskeva valvontatehtävä laajenee vastaavasti. Tällä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta viraston tehtäviin. Tehtävä ei edellytä lisäresursseja.

Kaikille kotimaanliikenteen aluksille esitetty mahdollisuus pitää kotimaanliikenteen jätepäiväkirjaa keventäisi bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 olevien alusten nykyisiä velvoitteita ja tätä pienemmille bruttovetoisuudeltaan vähintään 100 olevien aluksille esitettävää uutta velvoitetta.

4.2.6 Lontoon pöytäkirjan muutokset

Muutosten hyväksymisellä ei ole vaikutuksia Suomessa, sillä viemäriajon mereen laskeminen on jo aiemmin kielletty ympäristönsuojelulain 18.2 §:n nojalla.

4.2.7 Muut muutokset

Poliisin aluksille esitettävä mahdollisuus poiketa merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimuksista, kun se olisi tarpeen niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteen vuoksi. Käytännössä poikkeusmahdollisuutta olisi tarpeen soveltaa alusten typen oksidipäästöjä koskevan sääntelyn osalta. Mahdollisuudella poiketa sääntelystä olisi positiivisia vaikutuksia poliisin toimintaan, koska sääntely rajoittaisi tiettyjen poliisin alusten suorituskykyä. Ehdotuksella olisi poliisille myös vähäisiä positiivisia taloudellisia vaikutuksia, sillä katalysaattori lisää jonkin verran aluksen moottorin hintaa.

Poliisin mahdollisuudella poiketa merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimuksista olisi hyvin vähäisiä vaikutuksia typen oksidipäästöjen lisääntymiseen. NOx-tason kolme vaatimus koskevat vain meridieselmoottoreita, joten bensakäyttöiset ulkoperämoottorit ovat vaatimusten ulkopuolella. Lisäksi MARPOL-yleissopimuksen typen oksidipäästövaatimuksia sovelletaan

teholtaan vain yli 130 kilowatin moottoreihin. Näin ollen osa poliisin pienemmistä aluksista on jo lähtökohtaisesti vaatimusten ulkopuolella.

Poliisin alukset täyttävät muut merenkulun ympäristösääntelyn niille asettamat vaatimukset, joten ehdotuksella ei arvioida olevan muita vaikutuksia.

Merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla nimettyjen tarkastajien ja alusturvallisuuslain nojalla nimettyjen katsastajien ja aluksenmittaajien yhteystietojen julkaisemista koskeva sääntely ei muuttaisi vallitsevaa käytäntöä, mutta tarkentaisi oikeustilaa.

Sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskevan rekisteriotteen toimittamista koskevan velvoitteen poistaminen vähentäisi vähäisesti jätehuoltosuunnitelman hyväksyvien viranomaisten tehtäviä. Rekisteriotteen toimittamatta jättämisellä ei olisi vaikutusta satamalle tai sataman pitäjälle, koska suunnitelman hyväksyvä viranomainen toimittaa joka tapauksessa sataman pitäjälle jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevan päätöksen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä

Esitettävän rikkipesureiden pesuvesien päästökiellon valmistelun aikana on keskusteltu siitä, tulisiko suljetussa kierrossa käytetyn rikkipesurin niin kutsuttujen ylivuotovesien päästäminen veteen kieltää Suomen aluevesillä. Mereen päästettävien ylivuotovesien pienen volyymin vuoksi niiden haitallisten aineiden kuorma on verrattain vähäinen rikkipesureiden pesuvesien aiheuttamaan kokonaiskuormaan verrattuna. Lisäksi ylivuotovesien jättämisen satamaan arvioidaan aiheuttavan kahdelle matkustaja-autolautalle 0,8–3 miljoonan euron vuotuisen lisäkustannuksen. Toisaalta ympäristösyöt puoltavat kaikkien päästöjen kieltämistä. Lisäksi Ruotsissa ja Tanskassa on linjattu, että kansalliset päästökiellot tulevat koskemaan kaikkia rikkipesureista peräisin olevia päästöjä veteen.

Esitetyn käymäläjätevesien päästökiellon valmistelun aikana oli esillä vaihtoehto, että päästökielto koskisi vain IMO:n tietyn tyyppihyväksyntäohjesäännön mukaisesti hyväksytyjä laitteistoja. Viimeisimmäkään tyyppihyväksyntäohjesäännöt eivät kuitenkaan edellytä rahtialusten käsittelylaitteistoilta ravinteiden poistamista käymäläjätevedestä. Toisaalta lainsäädännössä olisi mahdollista asettaa rahtialuksille samat vaatimukset kuin matkustaja-aluksille on Itämerellä asetettu, mutta koska alusten tämänhetkiset laitteistot eivät näitä kriteereitä täytä ja olisi epätodennäköistä, että alukset hankkisivat matkustaja-alustason käsittelylaitteistot vain Suomen aluevesillä liikennöintiä varten, on arvioitu, että päästökielto olisi selkeämpi ratkaisu kuin päästörajoitus, jonka sisältö on sidottu tiettyyn tyyppihyväksyntään.

Harmaiden vesien päästökiellon valmistelun yhteydessä on tarkasteltu vaihtoehtoa, että harmaiden vesien päästäminen olisi sallittu, jos vedet täyttävät jotkin päästökriteerit (vrt. tämän esityksen jakso 5.2.3 ja USA:ssa voimassa oleva sääntely). Tämä edellyttäisi kuitenkin tutkimusta siitä, mitkä olisivat sopivat päästörajat, eikä tällaista ole toteutettu. Koska edellä jaksossa 4.2.3 kuvatulla tavalla harmaiden vesien päästökiellon ei arvioida aiheuttavan aluksille merkittäviä lisäkustannuksia, ja se olisi myös varovaisuusperiaatteen mukainen, on arvioitu, että päästökielto on järkevin tapa toteuttaa hallitusohjelmakirjausta.

Aluspäästökieltojen valmistelun yhteydessä on tarkasteltu myös hallitusohjelmassa mainitun ruokajätteen ja lastiruumien pesuvesien (joiden voidaan katsoa tarkoittavan hallitusohjelmassa mainittuja huuhteluvesiä) voimassa olevia päästökieltoja ja -rajoituksia. Itämeri on MARPOL-yleissopimuksen kiinteiden jätteiden aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan V liitteen mukainen erityisalue, missä kaiken kiinteän jätteen poistaminen on lähtökohtaisesti kielletty. Päästökiellosta poikkeaminen on sallittu ruokajätteiden, lastijäämien ja puhdistus- ja lisäaineiden osalta erikseen mainituin ehdoin. Ruokajätteen ja lastijäämien purkaminen on sallittu kuitenkin vain vähintään 12 meripeninkulman (noin 22 km) etäisyydellä lähimmästä rannasta. Lisäksi haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavia aluksia eli kemikaalitankkereita koskevan MARPOL-yleissopimuksen II liitteen mukaisesti luokkiin X, Y ja Z kuuluvia aineita sisältävän pesuveden purkaminen veteen on aina kielletty 12 meripeninkulmaa lähempänä rantaa. Koska Suomen aluevedet ulottuvat enimmillään 12 meripeninkulman päähän rannasta, ruokajätteen ja lastijäämien päästäminen on aina kielletty Suomen aluevedet kattavalla alueella MARPOL-yleissopimuksen nojalla eikä kansallisista päästökielloista ole näiden aineiden osalta tarpeen säätää hallitusohjelmakirjauksen toteuttamiseksi.

Nyt esitettävien kansallisten rikkipesureiden pesuvesien, käymäläjäteveden ja harmaiden vesien päästökieltojen vaihtoehtona on, että aluspäästöt kiellettäisiin kansainvälisellä sääntelyllä. Ensi sijassa tämä tarkoittaisi MARPOL-yleissopimuksen määräysten muuttamista ja päästökieltojen laajentamista. MARPOL-yleissopimuksella ei kuitenkaan aseteta yksittäisiä valtioita koskevia määräyksiä, vaan lähtökohtaisesti sääntely koskee vähintään esimerkiksi tietyn liitteen mukaisia erityisalueita. Yleissopimuksen muutokset edellyttävät sopimuspuolten enemmistön hyväksyntää, vaikka yleensä IMOssa pyritään yksimielisyyteen. Sopimusmuutokset edellyttävät siten hyvin laajaa muiden sopimuspuolten hyväksyntää. Lisäksi on syytä huomata, että MARPOL-yleissopimuksen muutoksissa menee yleensä sopimusmuutosta koskevasta ehdotuksesta sen voimaantuloon asti vähintään viisi vuotta. Viime vuosina IMOssa on keskusteltu rikkipesureiden pesuvesien päästöjen rajoittamisesta. Tällä hetkellä vaikuttaa siltä, että IMO tulee jättämään alusten rikkipesureiden pesuvesipäästöjen rajoittamisen jäsenvaltioiden aluevesillä niiden omaan harkintaan. IMOssa ei ole ollut merkittäviä keskusteluja käymäläjätevesien päästökiellon tiukentamisesta eikä harmaiden vesien päästökiellosta.

Myös Euroopan unionissa olisi mahdollista antaa lainsäädäntöä aluspäästökielloista. Aluspäästökieltoja koskee alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2005/35/EY; nk. alusjäterikosdirektiivi). Alusjäterikosdirektiivillä ei kuitenkaan ole haluttu asettaa MARPOL-yleissopimuksesta poikkeavia uusia päästökieltoja tai -rajoituksia. Direktiivin muutosneuvottelut on saatu päätökseen alkuvuonna 2024 ja muutosdirektiivi julkaistaneen syksyllä 2024. Muutosten myötä direktiivi kattaa MARPOL-yleissopimuksen liitteiden veteen kieltämät päästöt, minkä lisäksi se edellyttää jäsenvaltioiden kieltävän rikkipesureiden jäämien (lietteen) päästämisen veteen. Neuvottelujen aikana komissio, neuvosto tai parlamentti eivät ole ehdottaneet muita laajennuksia sitovia IMO-sääntöjä pidemmälle. Siten olisi epätodennäköistä, että EU:ssa saataisiin lähivuosina aikaan alusjäterikosdirektiivin käynnissä olevia muutosesityksiä pidemmälle meneviä päästökieltoja.

Lakialoitteessa 17/2023 vp on esitetty päästökieltojen ulottamista Suomen talousvyöhykkeelle ja tätä mahdollisuutta on tarkasteltu myös osana hallitusohjelmakirjauksen toteuttamiseen liittyvää virkavalmistelua. Rantavaltioiden toimivaltaa asettaa ja valvoa kansallisia

päästörajoituksia rajoittaa YK:n merioikeusyleissopimus, jonka 220 artiklassa määrätään rantavaltioiden täytöntöönpanotoimista meriympäristön suojelun ja säilyttämisen täytöntöönpanossa. Rantavaltio voi puuttua kansallisen sääntelynsä vastaisiin päästöihin ulkomaiselta alukselta vain silloin, kun päästö on tapahtunut sen aluevesillä tai alus on saapunut vapaaehtoisesti rantavaltion satamaan. Siten rantavaltiolla ei ole juuri keinoja puuttua aluevesiä ulommas ulottuvien kansallisten päästökieltojen rikkomiseen muiden kuin oman lippunsa alla purjehtivien alusten osalta. Tästä syystä tässä esityksessä ei esitetä talousvyöhykkeelle ulottuvia päästökieltoja.

5.1.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen

Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä on suoraan sovellettavaa oikeutta kaikissa jäsenvaltioissa. Asetus edellyttää jäsenvaltioiden nimeävän toimivaltaisen viranomaisen ja säätävän kansallisesti seuraamuksista. Suomen oikeusjärjestelmästä seuraa, että viranomaisten tehtävistä ja seuraamuksista ja seuraamuksiin liittyvistä tehtävistä tulee säätää lailla.

Asetus jättää jäsenvaltioille liikkumavaraa eräiden säännösten soveltamisessa. Ensinnäkin asetuksen 2 artiklan 3–6 kohtien mukaan jäsenvaltiot voivat vapauttaa tiettyjen alusten tietyillä reiteillä ja tietyissä satamissa käyttämän energian asetuksen soveltamisesta. Siten näiden vapautusten soveltuessa alusten ei tarvitsisi saavuttaa asetuksen kasvihuonekaasuintensiteettivoitteita eli käytännössä vaihtaa vaihtoehtoiseen polttoaineeseen tai kytkeytyä maasähköön. Nämä harkinnanvaraiset vapautukset koskevat jäsenvaltion alle 200 000 asukkaan saaria, syrjäisimpiä alueita sekä julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia tai julkisesta palvelusta tehtyyn sopimukseen perustuvia matkoja. Syrjäisimmät alueet ja julkisen palvelun velvoite eivät voi tulla sovellettaviksi Suomen lainkäyttöalueella, mutta Ahvenanmaa on sellainen saari, jonne suuntautuvat matkat Manner-Suomesta ja jonka satamat voivat tulla ensin mainitun vapautuksen piiriin. Tällä hallituksen esityksellä esitetään tarvittavia säännöksiä, jotta tämä saaripoikkeus tulisi sovellettavaksi.

Toiseksi asetus sallii jäsenvaltion asetuksen 6 artiklan 3 kohdan nojalla päättää laajentaa maasähkön käyttövelvoitteen jo ennen vuotta 2025, kuitenkin aikaisintaan vuoden 2030 alusta, jakeluinfra-asetuksen soveltamisalan ulkopuolisiin satamiin tai tiettyihin tällaisten satamien osiin. Velvoite kytkeytyä maasähköön jakeluinfra-asetuksen ulkopuolisissa satamissa, jos laiturissa on käytettävissä maasähkön syöttö, alkaa mainitun artiklan 2 kohdan mukaan vuoden 2035 alusta. Aluksilla on taloudellinen ja asetuksen kasvihuonekaasuintensiteettivaatimukseen liittyvä kannustin kytkeytyä maasähköön aina, kun sitä on saatavilla, joten säätämistä ei pidetä välttämättömänä.

Lisäksi mainitun artiklan 11 kohdan mukaan jäsenvaltio voi päättää laajentaa maasähkön käyttövelvoitteen sataman ankkuripaikkaan. Suomen satamissa ei ole tällä hetkellä tarjolla maasähköä ankkuripaikoilla, eikä myöskään ole tiedossa, että satamat suunnittelisivat maasähkön tarjoamista ankkuripaikoilla. Suomen ei esitetä soveltavan siksi tätäkään harkinnanvaraista laajennusta lainkäyttövallassaan oleviin satamiin.

Asetuksen mukaisista seuraamuksista säätämiseksi ei ollut vaihtoehtoja, koska asetus asettaa jäsenvaltioille velvoitteen seuraamuksista säätämiseksi ja säätää verrattain yksityiskohtaisesti seuraamusten sisällöstä ja suuruudesta.

5.1.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen

Jakeluinfra-asetus jättää jäsenvaltioille liikkumavaraa siinä, miten asetuksen 9 ja 10 artiklan mukaisten TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamien maasähkön syöttöä koskevien vaatimusten täyttäminen kansallisesti varmistetaan.

Maasähkön ja muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien kysyntää vesiliikenteessä edistää välillisesti muun muassa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset vaatimukset alusten kasvihuonekaasuintensiteetistä. Maasähkön syötön kysyntää on kuitenkin hankala ennakoida. Satamien maasähköinvestointien kustannukset ja hankkeiden pitkä kesto huomioiden esitettyä pidetään perusteltuna.

Maasähkön syöttöä koskevaa velvoitetta ei olisi myöskään mahdollista osoittaa muulle toimijalle kuin sataman pitäjälle, koska mikään muu taho ei voisi tehdä päätöksiä sataman toimintojen järjestämisestä.

Valmistelun aikana arviointiin satamien velvoitteiden valvontavastuun osoittamista muulle kuin Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään myös muita jakeluinfra-asetuksen mukaisen sääntelyn valvontavastuita, sillä on paras asiantuntemus satamien maasähkön syötön kansallisesta tilannekuvasta ja se toimii lähtökohtaisesti merenkulun ympäristönsuojelulain valvovana viranomaisena. Siten valvontavastuun kohdentamista Liikenne- ja viestintävirastolle pidetään asianmukaisena.

Valmistelussa tarkasteltiin jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklan vaatimusten sekä 7 a lukuun ehdotetun uuden 10 §:n noudattamatta jättämisestä tulevia seuraamuksia ja niiden oikeasuhtaisuutta. Seuraamuksen ja sen luonteen määrittäminen on yhteydessä teon tai laiminlyönnin moitittavuuteen ja siihen oikeushyvään, jota sääntelyllä pyritään suojaamaan. Vaihtoehtona voitaisiin esittää jakeluinfra-asetuksen tai tämän lain noudattamatta jättämisestä määrättäväksi myös hallinnollinen seuraamusmaksu. Hallinnolliset seuraamusmaksut voidaan rinnastaa varallisuuteen eli perustuslaissa suojattuun omaisuuteen kohdistuviin rikosoikeudellisiin seuraamuksiin. Koska hallinnollinen seuraamusmaksu puuttuu perustuslaissa turvattuun perusoikeuteen, seuraamusmaksun käytön tulee olla viimesijainen vaihtoehto.

Hallinnollisilla seuraamusmaksuilla tavoitellaan usein ennaltaehkäisevää vaikutusta. Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevaa sääntelyä ei tulisi esittää, jos seuraamusmaksujen ennaltaehkäisevästä tehosta ei ole vakuuttavaa arviota. Seuraamusmaksujen tulisi toisin sanoen olettaa olevan tehokas tapa ehkäistä ei-toivottua käyttäytymistä, jotta niistä säätäminen olisi perusteltua ja mahdollista. Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn suhteen hyväksyttävyysovaatimus edellyttää, että seuraamussääntelylle tulee olla valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Seuraamusmaksusääntelyn hyväksyttävyyttä on näin arvioitava suhteessa asianomaisen alan sääntelytavoitteisiin ja siihen, mitä intressejä ja tavoitteita alan valvontajärjestelmällä pyritään toteuttamaan. Jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla hallinnollisilla seuraamuksilla, niitä olisi ensisijaisesti käytettävä.

Näillä perusteilla oikeasuhtaiseksi seuraamukseksi 7 a lukuun ehdotetun uuden 10 §:n noudattamatta jättämisestä on katsottu voimassa olevassa merenkulun ympäristönsuojelulain 12

luvun 15 §:ssä tarkoitettu hallintopakko sekä 16 §:ssä tarkoitettu välillinen hallintopakko eli uhkasakko, teettämisuha ja keskeyttämisuha.

Jakeluinfra-asetuksen 11 artiklan 2 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on nimettävä kansallisissa toimintakehyksissään ne TEN-T-ydinverkon merisatamat, jotka tarjoavat samaisen artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä. Jakeluinfra-asetuksen 11 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kyseisiin TEN-T-ydinverkon merisatamiin perustetaan vuoden 2024 loppuun mennessä asianmukainen määrä nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä, jotta merialukset voivat liikkua koko TEN-T-ydinverkossa. Jakeluinfra-asetuksen 11 artikla jättää jäsenvaltioille paljon liikkumavaraa sen määrittämiseen, mikä on asianmukainen määrä nesteytetyn maakaasun tankkauspisteitä. Nesteytettyä metaania on tarvittaessa tarjolla kaikissa suomalaisissa TEN-T-ydinverkon satamissa liikkuvien ratkaisuin (säiliöautot ja bunkrausalukset) sekä yksittäisissä satamissa kiintein ratkaisuin. Lisäksi satamien nimeäminen tulee mainitun artiklan 2 kohdan mukaan tehdä osana kansallisen toimintakehyksen valmistelua. Siten tässä esityksessä ei ole pidetty tarkoituksenmukaisena säätää nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden tarjontavelvoitteesta.

5.1.4 Hongkongin yleissopimus

Esityksen valmistelun aikana on ollut esillä vaihtoehto, jossa Suomi ei vielä hyväksyisi Hongkongin yleissopimusta vaan odottaisi, että komissio muuttaa aluskierrätysasetusta ja sen nojalla annettuja täytäntöönpanosäädöksiä. Tässä vaihtoehdossa Suomi täydentäisi omaa lainsäädäntöään vasta sen jälkeen, kun nähdään miltä osin EU:n aluskierrätysasetusta ja mahdollisesti muuta EU-lainsäädäntöä muutetaan. Aluskierrätysasetuksen 30 artiklan 2 kohdan mukaan Euroopan komissio on velvollinen tarkastelemaan aluskierrätysasetuksen muutostarpeita vähintään 18 kuukautta ennen Hongkongin yleissopimuksen voimaantuloa ja tekemään tarvittaessa aluskierrätysasetusta koskevan lainsäädäntöehdotuksen. Komissio on kertonut aloittaneensa tämän tarkastelun, ja tarkastelun oli tarkoitus valmistua vuoden 2024 toisella neljänneksellä, mutta se ei ole valmistunut tämän esityksen antamiseen mennessä. Sen perusteella komissio harkitsee aluskierrätysasetuksen mahdollista muutosehdotusta. Päätös mahdollisesta ehdotuksesta jää siten vuonna 2024 aloittavan uuden komission tehtäväksi, joten on epätodennäköistä, että aluskierrätysasetuksen muutoksia saataisiin voimaan ennen Hongkongin yleissopimuksen voimaantuloa. Joka tapauksessa kansallisen lainsäädännön muutoksia ei olisi mahdollista valmistella ja saattaa voimaan aluskierrätysasetuksen päivytyksen jälkeen, mutta ennen Hongkongin yleissopimuksen voimaantuloa. Komissio kuitenkin kannustaa kaikkia jäsenvaltioita hyväksymään kansallisesti Hongkongin yleissopimuksen.

Osa Hongkongin yleissopimuksen velvoitteista, kuten yleissopimuksen mukaisen luvan myöntäminen aluspurkamolle, tietojen vaihto viranomaisten ja osapuolten välillä, velvoitteiden rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista säätäminen, kuuluu Suomen toimivaltaan. Seuraamuksista on tarpeen antaa sääntelyä riippumatta siitä, muutetaanko aluskierrätysasetusta.

5.1.5 MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutokset

MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutosten tuleminen sitoviksi Suomen osalta edellyttää Suomen perustuslain 94 §:n mukaan, että eduskunta nimenomaisesti hyväksyy sopimusmuutokset. Perustuslain 95 §:n mukaisesti valtiosopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan lailla. Suomi voisi sopimusmuutoksiin sitoutumisen sijaan jättää ne hyväksymättä, jolloin ne eivät tulisi koskemaan Suomea eivätkä MARPOL-yleissopimuksen osalta myöskään suomalaisia aluksia tai ulkomaisia aluksia Suomessa

liikennöidessään. MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan sopimuspuolet hyväksyvät lähes poikkeuksetta näihin instrumentteihin muutokset, joten muutokset tulevat voimaan niiden kansainvälisenä voimaantulopäivänä lähes kaikkialla maailmassa. Siten kansainvälisesti liikennöivien suomalaisalusten tulee joka tapauksessa noudattaa MARPOL-yleissopimusta muualla liikennöidessään ja yleissopimuksen määräykset koskevat Suomessa vierailevia aluksia niiden lippuvaltioiden velvoittamana.

MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan niin sanotun hiljaisen hyväksymismenettelyn mukaisesti yleissopimuksen muutokset tulevat voimaan jokaista sopimuspuolta sitovasti, ellei sopimuspuoli ilmoita päätöslauselmassa esitettyyn hyväksymismenettelyn määräpäivään mennessä vastustavansa niitä tai että ne voivat tulla kyseisen sopimuspuolen osalta voimaan vasta nimenomaisen hyväksynnän jälkeen. Jotta eduskunnalle voidaan antaa mahdollisuus hyväksyä sopimukseen sitoutuminen ja niiden voimaansaattamislait, Suomi on vastustanut tällä hallituksen esityksellä hyväksyttäväksi esitettyjä muutoksia.

Nyt hyväksyttäväksi esitettävät päätöslauselmilla MEPC.328(76), MEPC.330(76) ja MEPC.360(79) tehdyt muutokset ovat tulleet voimaan kaikkia muita MARPOL-sopimuspuolia kuin Suomea sitovasti.

Lontoon pöytäkirjaan päätöslauselmalla LP.6(17) tehdyt muutokset ovat tulleet voimaan niiden valtioiden osalta, jotka eivät ole muutoksia vastustaneet. Muutoksia on prosessisyistä vastustanut Suomen lisäksi kaksi muuta sopimuspuolta. Nämäkin sopimuspuolet ovat kuitenkin oikeissa hyväksyä ja saattaa muutokset voimaan niin pian kuin mahdollista.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Aluspäästökiellot

Rikkipesureiden pesuvesien päästökielto

International Council on Clean Transportation on selvittänyt, millaisia kansallisia tai alueellisia päästökielloita tai -rajoituksia on otettu käyttöön.⁴⁶ Päästökielloita ja -rajoituksia on sen mukaan voimassa 45 valtiossa maailmanlaajuisesti. Monet kielloista koskevat esimerkiksi satama-alueita, kanavia tai sisävesiä, mutta osa toimista kattaa koko valtion alueen. Reilu puolet kielloista koskee satama-alueita. 86 % näistä toimista on päästökielloita. 64 % päästökielloista kohdistuu avoimessa kierrossa toimivien laitteiden pesuvesiin.

Suomessa Kilpilahden satama on rajoittanut rikkipesureiden käyttöä ja kieltänyt pesuvesien päästämisen veteen alueellaan. Suomen lähiseudulla pesuvesien päästökielloita on voimassa muun muassa Virossa (kielto kattaa satamat ja jokien suut), Ruotsissa (suuret satamat), Norjassa (tietyt vuonot) ja Saksassa (sisävedet). Ruotsissa ja Tanskassa valmistellaan parhaillaan aluevedet kattavia päästökielloita, jotka vastaavat sekä kattavuudeltaan että voimaantuloaikataulultaan nyt esitettäviä kansallisia päästökielloita.

Käymäläjätevesien ja harmaiden vesien päästökiellot

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

Kansalliset IMO-sääntelyä pidemmälle menevät käymäläjätevesiä tai harmaita vesiä koskevat päästökiellot ovat poikkeuksellisia.

Yhdysvalloissa on asetettu rajoituksia alusten harmaiden vesien päästämiseksi veteen. Rajoitukset vaihtelevat alueittain ja alustyypeittäin ja riippuen siitä, onko aluksella tankkikapasiteettia harmaiden vesien säilyttämiseen. Päästäminen on kielletty alle meripeninkulman päässä rannasta ja harmaan veden syntyminen ja päästöt veteen tulisi minimoida. Lisäksi säännöt asettavat erityisvaatimuksia päästöille liittovaltiotasolla suojelluilla vesialueilla ja Suurilla järvilla. Alaskassa on osavaltion omaa sääntelyä, joka on liittovaltiotason sääntelyä tiukempaa.

5.2.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen

Muiden jäsenvaltioiden asetusta täydentävästä lainsäädännöstä ei ole vielä tietoa. Muut jäsenvaltiot eivät ole valmistelussa yhtä pitkällä kuin Suomi.

5.2.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen

Osa muista jäsenvaltioista, kuten Ruotsi ja Saksa, tarkastelee maasähkön tarjoamista satamissa osana kansallista jakeluinfrasuunnitelmaa. Monien jäsenvaltioiden toimista maasähkön käyttövelvoitetta koskevien velvoitteiden varmistamiseksi ei ole vielä tietoa.

6 Lausuntopalaute

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin sidosryhmiltä lausuntoja 25.4.–20.6.2024. Lausuntoja pyydettiin valtioneuvoston kanslialta, ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, aluehallintovirastoilta, alueellisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Liikenne- ja viestintävirastolta, Poliisihallitukselta, Puolustusvoimilta, Oikeusrekisterikeskukselta, Rajavartiolaitokselta, Suomen ympäristökeskukselta, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta, Työterveyslaitokselta, Väylävirastolta, Alfons Håkans Oy Ab:ltä, Arctia Oy:ltä, Baltic Sea Action Groupilta, Bioenergia ry:ltä, Business Finlandilta, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Energiategollisuus ry:ltä, Gasum Oy:ltä, John Nurmisen Säätiöltä, Lämpöpuisto Oy:ltä, Merimieseläkekassalta, Merimiespalvelutoimistolta, Meriteollisuus ry:ltä, Neste Oyj:ltä, Pidä saaristo siistinä ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, St1 Nordic Oy:ltä, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:ltä, Suomen luonnonsuojeluliitolta, Suomen purjehdus ja veneily ry:ltä, Suomen satamat ry:ltä, Suomen varustamot ry:ltä, Oy Teboil Ab:ltä, Teknologiateollisuus ry:ltä, Turun korjaustelakka Oy:ltä ja WWF Suomelta. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi-sivustolla⁴⁷, jonka kautta kuka tahansa voi antaa esitysluonnoksesta lausunnon.

⁴⁷ Lausuntopyyntö Hallituksen esityksestä merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksista, VN/22626/2023 (<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=ecb9628e-3956-43a7-b651-786a2a902994>, vierailtu 1.7.2024).

Yhteensä 35 tahoja jätti lausunnon esitysluonnoksesta. Lausunnon antoivat ulkoministeriö, oikeusministeriö, sisäministeriö, valtiovarainministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Poliisihallitus, Oikeusrekisterikeskus, Väylävirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Arctic Oy, Business Finland Oy, Elävä Itämeri säätiö sr (Baltic Sea Action Group BSAG), HaminaKotka Satama Oy, Helsingin Satama Oy, Ilmatieteen laitos, John Nurmisen Säätiö, Meriteollisuus ry, Oulun kauppakamari, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SSAB Europe Oy, Suomen Laivameklariliitto, Suomen luonnonsuojeluliitto, Suomen Satamat ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Vesitiet ry, Suomen Yrittäjät, Venealan Keskusliitto Finnboat ja WWF Suomi. Esitysluonnoksesta lausui myös yksi yksityishenkilö, erikoistutkija Jukka-Pekka Jalkanen. Lisäksi Carnival Corporation & PLC toimitti sähköpostilla kommentteja, jotka on jatkovalmistelussa käsitelty samalla tavoin kuin varsinaiset lausunnot.

Edellä mainituista työ- ja elinkeinoministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, Väylävirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Business Finland Oy ja Meriteollisuus ry ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa esitysluonnoksesta. Tosin työ- ja elinkeinoministeriö kommentoi yleisesti, että yhtäältä toteutettavat toimet avaavat meriteollisuudelle uusia liiketoimintamahdollisuuksia, mutta toisaalta Suomen muulle teollisuudelle aiheuttavia kustannuksia, erityisesti logistiikkakustannuksia, tulisi hillitä. Meriteollisuus ry ilmoitti kannattavansa kunnianhimoisen ympäristösääntelyn toimeenpanoa sekä Suomessa että globaalisti.

Alla on kuvattu esityksestä jätettyjen lausuntojen keskeiset huomiot. Kaikki lausunnot ja liikenne- ja viestintäministeriön niistä koostama lausuntoyhteenveto on julkaistu valtioneuvoston hankesivulla.

Aluspäästökiellot

Suurimmassa osassa lausuntoja kannatettiin esitettyjä aluspäästökielloja tai niiden tavoitetta. Monet lausunnonantajat korostivat päästökiellojen tarpeellisuutta meriympäristön tilan parantamiseksi.

Useat merenkulku- ja satama-alaa edustavat lausunnonantajat nostivat kuitenkin esille sen, että käymäläjätevesien ja harmaiden vesien päästökiellot edellyttävät alusten tyhjentävän nykyistä useammin ja suurempia määriä likavesiä satamien vastaanottolaitteistoihin. Tämä nostaa sataman jätehuollon kustannuksia, mikä tarkoittaa, että satamat siirtävät kustannukset aluksille korotettuina alusjätemaksuina. Hallituksen esityksen vaikutusarviojaksoa on täydennetty tältä osin lausuntoversiosta.

Monet lausunnonantajat katsoivat myös, että etenkin harmaan veden päästökielto edellyttää aluksilta teknisiä muutostöitä lähinnä tankkikapasiteetin kasvattamiseksi, satamissa vastaanottokapasiteetin kasvattamista ja jätehuoltoyrityksissä pesurijäämien vastaanottomenettelyiden kehittämistä, minkä vuoksi kaikille aluspäästökielloille tulisi esittää riittävää siirtymäaika. Valtaosa ei tarkentanut, mitä tarkoitettiin riittävällä siirtymäajalla, mutta esimerkiksi 10 vuotta esitettiin. Edelleen harmaisiin vesiin liittyen Suomen Varustamot ry huomautti kirjavista käytännöistä vesien säilyttämisessä aluksilla, mutta toisaalta Suomen Satamat ry muistutti IMO:n meriympäristökomitean ohjeesta alusten käymäläjäte- ja harmaiden vesien väliaikaisista säilytystiloista aluksilla, joka mahdollistaa osalle aluksista harmaiden vesien keräämisen aluevesillä ilman muita rakenteellisia muutoksia. Baltic Sea Action Group huomautti siitä, että harmaiden vesien mukana mereen päästetään usein myös ruokajätettä, mikä

lisää harmaiden vesien rehevöittävästä vaikutuksesta. Lisäksi Arctia Oy esitti jäänmurtaajien rajaamista sääntelyn ulkopuolelle, koska jäänmurtaajien tekniset ominaisuudet asettavat rajoitteita tankkikapasiteetin lisäämiselle. Saatujen lausuntojen perusteella esitykseen on lisätty harmaiden vesien päästökielelölle 5 vuoden siirtymäaika ja rajattu jäänmurtaajat sääntelyn ulkopuolelle.

Lisäksi Suomen Varustamot ry esitti, että harmaat vedet sisällyttäisiin satamien ”ei erityismaksua” -järjestelmän piiriin. Toisaalta poikkeusluvan saaneet alukset, jotka ovat järjestäneet jätteiden vastaanoton suoraan jäteyhtiön kanssa, eivät tästä hyötyisi ja harmaan veden tyhjentäminen maissa, etenkin jos se tapahtuu jäteautoon, vaatii alukselta miehistöresursseja. Siksi varustamot ehdottivat, että satamat velvoitetaan lain mukaan järjestämään kustannustehokas tapa jättää kauppa-alusten harmaat vedet ja käymäläjätevedet sataman kiinteään vastaanottolaitteistoon. Toisaalta Suomen Satamat ry esitti, että toimeenpanossa voitaisiin korostaa alusten mahdollisuutta jättää harmaat vedet satamaan käymäläjätevesiin sekoitettuina ilman erityismaksua. Jälkimmäisen mahdollisuuden ja esitettävän siirtymäajan perusteella jatkovalmistelussa arvioitiin, etteivät kuvatut lausunnoissa esitetyt muutokset ole tarpeen.

Useat lausunnonantajat esittivät, että suljetun kierron jäämien ja avoimen kierron pesuvesien ohella myös ylivuotovesien päästäminen veteen kiellettäisiin näiden vesien sisältämien haitallisten aineiden vuoksi. Ympäristöministeriö huomautti, että Suomen merialueilla ei ole saavutettu EU-lainsäädännön edellyttämää mukaista meriympäristön hyvää tilaa eikä rannikkovesien hyvää ekologista tai kemiallista tilaa. Erityistutkija Jukka-Pekka Jalkanen korosti, että pienemmän pesuvesimäärän vuoksi ylivuotovesien vaikutukset eivät ulotu yhtä laajalle alueelle kuin avoimen kierron tapauksessa, mutta ovat paikallisesti vahingollisempia jopa monikymmenkertaisesti korkeampien haitta-ainepitoisuuksien vuoksi. Ylivuotovesien sisällyttämistä perusteltiin myös hallitusohjelman täysimääräisellä toteuttamisella, sääntelyn yhdenmukaistamisella Itämeren muiden valtioiden kanssa, kustannusarvioon liittyvillä epävarmuuksilla sekä pyrkimyksellä ohjata toimijoita kohti vähäpäästöisempää merenkulkua. Toisaalta Suomen varustamot kommentoi, että suljetun kierron rikkipesurijärjestelmien käytön tulee jatkossakin olla sallittua Suomen aluevesillä.

Muutaman lausunnonantajan, muun muassa Suomen varustamot ry:n, mukaan rikkipesureiden päästökielelölle esitetyn siirtymäajan tulisi olla kiinteät viisi vuotta. Toisaalta WWF Suomi olisi toivonut rikkipesuripäästökielellön siirtymäajasta luopumista. Suomen Satamat ry korosti tarvetta löytää systeemiratkaisu rikkipesureiden pesurijäämien vastaanotto- ja käsittelyprosessille niin maissa (satama, jätehuolto, käsittelylaitokset, toimivaltainen viranomainen) kuin merellä (varustamot), koska aluksilla ei olla varauduttu siihen, että jätehuoltoyritys edellyttää pesurijäämistä laatuanalyysia ennen niiden vastaanottoa ja käsittelyä. Huomioiden Ruotsissa ja Tanskassa tehdyt linjaukset kansallisista päästökielelloista, jotka tulevat voimaan kahdessa vaiheessa, päädyttiin esittämään kansalliselle päästökielelölle samaa aikataulua kuin näissä maissa. Siten päästöt veteen avoimessa kierrossa toimivista pesureista kiellettäisiin 1.7.2025 alkaen ja suljetussa kierrossa toimivista pesureista 1.1.2029 alkaen.

Useissa lausunnoissa korostettiin, että on tärkeää viestiä päästökielelloista aktiivisesti. Meriliikennesektorin edustajat esittivät, että tietoa päästökielelloista voitaisiin jakaa lippuvaltioille IMO:n kautta. Lisäksi etenkin ulkomaisia aluksia olisi hyvä tiedottaa päästökielelloista ja Suomessa käymäläjätevesiin sovellettavasta ”ei erityismaksua” -järjestelmästä. Myös seuraamuksista ja muutoksenhausta olisi lausuntojen mukaan tiedottaa esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston ja laivameklareiden kautta. Lisäksi toivottiin, että

satamat pyrkisivät yhdenmukaiseen ja selkeään tapaan tiedottaa tarjolla olevista jätteenkäsittelypalveluista ja erityisesti mahdollisuuksista uusien vaatimusten mukaiseen toimintaan.

Useampi lausunnonantaja toivoi myös, että Suomi pyrkisi edistämään meriliikenteen aiheuttamien päästöjen vähentämistä ja erityisesti rikkipesureiden pesuvesien päästökieltoa Itämerellä myös Suomen aluevesien ulkopuolella. Ahvenanmaan maakunnan hallitus piti ehdotuksia perusteltuina myös Ahvenanmaan vesialueiden ja laajemmin Itämeren suojelemiseksi.

Venealan Keskusliitto Finnboat piti tärkeänä, että huviveneet on suljettu esitettyjen päästökieltojen soveltamisalan ulkopuolelle. Baltic Sea Action Group esitti käymäläjätevesilaitteistoista peräisin olevan lietteen purkamisen nimenomaista kieltämistä, mitä ei pidetty tarpeellisena kansainvälisen sääntelyn valossa.

Carnival Corporation & PLC esitti eräitä huolia tai kysymyksiä esitettyihin aluspäästökieltoihin liittyen. Yhtiö tiedusteli, mitä rikkipesureissa puhdistetulla pesuvedellä tarkoitetaan, mihin rajoituksiin tai käsittelytapoihin käsittelyn harmaan veden sääntelyssä viitataan ja soveltuuko käsittelyn käymäläjäteveden päästökielto myös matkustaja-aluksiin, joiden käymäläjätevesien käsittelylaitteistot on hyväksytty päätöslauselman MEPC.275(69) mukaisesti. Kysymykset eivät antaneet aihetta muutoksiin.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta

Annetuissa lausunnoissa pidettiin EU-sääntelyn tehokasta toimeenpanoa tärkeänä päästövähennysten aikaansaamiseksi ja oikeusvarmuuden luomiseksi. Siksi täydentävän kansallisen sääntelyn antamista kannatettiin yleisesti.

Esitetty saaripoikkeus keräsi lausunnoissa kannatusta kustannustason hillitsemiseksi muun muassa varustamoilta ja vastustusta päästöjen vähentämistä heikentävän vaikutuksen vuoksi muun muassa suojelujärjestöiltä. Eräät lausunnonantajat pitivät tärkeänä, että saaripoikkeus on voimassa vain määräajan. Myös puutteelliseen arvioon päästömäärästä kiinnitettiin huomiota. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry arvioi, että päästökauppatuloja voidaan hyödyntää kompensoimaan saaripoikkeuksen käyttöön otosta aiheutuvaa kilpailuvääristymää, vaikka lähtökohtaisesti päästökauppatuloja tulisi käyttää kohteisiin, jotka aidosti tukevat suomalaisten aluskannan siirtymää vaihtoehtoihin polttoaineisiin.

Suomen Satamat ry kiinnitti huomiota siihen, että seuraamusmaksut tilitetään valtiolle, vaikka maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnin myötä satamalta jää saamatta maasähkön käytöstä perittäviä maksuja. Siksi yhdistys esittää, että aluksesta aiheutuvan käyttövelvoitteen laiminlyönnistä maksettava seuraamusmaksu ohjataan takaisin kyseisille satamille. Lisäksi se esitti, että seuraamusmaksun suuruuden laskennassa käytettävät euromääräiset muuttujat toteutetaan indeksisidonnaisina. Jatkovalmistelussa todettiin, että seuraamusmaksujen käytöstä päätetään valtion normaalissa budjettimenettelyssä, joten maksujen käyttötarkoitusta ei voi sitoa tällä hallituksen esityksellä. Satamien toive on kuitenkin mahdollista huomioida tulevassa valmistelussa. Indeksisidonnaisuudesta ei ole mahdollista toteuttaa, koska asetusta edellyttää sen liitteessä annettujen kaavojen soveltamista maksujen suuruuteen.

Muutamassa lausunnossa esitettiin, että sataman pitäjien ohella myös laivameklari tai muu aluksen edustaja tulisi valtuuttaa hoitamaan alusten maasähkön käytön ilmoituksiin liittyvät

viranomaistehtävät. HaminaKotka Satama Oy huomautti, että asetukseen liittyvät satamanpitäjille esitetyt tehtävät tulevat aiheuttamaan satamille lisätyötä ja -tehtäviä suhteessa nykyiseen, mikä aiheuttaa painetta nostaa asiakkailta perittäviä maksuja ja lisää siten meriliikenteen kuljetuskustannuksia.

Vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyen pidettiin tärkeänä, että vaihtoehtoisten polttoaineiden mahdollisia ympäristöriskejä arvioidaan ja kestävyys varmistetaan sekä että nesteytetyn biometaanin tuotantoa kasvatetaan Suomessa. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry kommentoi vaihtoehtoisten käyttövoimien tulevaisuuden näkymiä koskevaa jaksoa korostaen biopolttoaineiden merkitystä pitkällä aikavälillä.

Suomen varustamot ehdotti, että 7 a luvun 11 §:ään lisättäisiin, että sataman pitäjän on toimitettava todistus ja kuitti, jossa ilmoitetaan aluksen kuluttaman maasähkön kokonaismäärä kilowattitunteina. Jatkovalmistelussa tätä ehdotusta ei kuitenkaan toteutettu, koska EU-laajuisten tiedonvaihtoon liittyvien sääntöjen kehittäminen on kesken. velvoitteen soveltaminen alkaa vasta 2030, joten kansallisia säädösmuutoksia ehditään tehdä myöhemmin, jos se katsotaan EU-sääntöjen valossa tarpeelliseksi.

Oikeusrekisterikeskus esitti pääosin säädösteknisiä kommentteja, joiden perusteella lakiesitykseen merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksista sekä hallituksen esityksen perusteluosioihin on tehty vähäisiä muutoksia.

Liikenne- ja viestintävirasto huomautti asetukseen liittyvien ilmoitusmuodollisuuksien ja tietojenvaihdon aluksen ja sataman välillä edellyttävän merenkulun tiedonhallintajärjestelmän kehittämistä. Viraston kuvaama kustannus kuitenkin aiheutuu kansallisesta täytäntöönpanosta riippumatta, joten kustannusta ei ole lisätty tämän hallituksen esityksen asetusta täydentävää kansallisesta sääntelystä aiheutuvien viranomaisvaikutusten kuvauksen.

Jakeluinfra-asetus

Valtaosalla lausunnonantajista ei ollut kommentoitavaa esitykseen velvoittaa sataman pitäjät tarjoamaan maasähköä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta annetun asetuksen mukaisesti. Esimerkiksi Suomen Satamat ry totesi, että satamanpitäjät EU:n TEN-T verkon meri- ja sisävesisatamissa vastaavat jakeluinfra-asetuksen mukaisten vaatimusten toteuttamisesta, ja ettei sillä ole tähän muuta kommentoitavaa. Eräät lausunnonantajat totesivat nimenomaisesti kannattavansa muutoksia tai pitävänsä maasähkön tarjoamista satamissa hyvänä edistysaskeleena.

Eräät lausunnonantajat huomauttivat maasähkön aiheuttamista investointikustannuksista sekä siitä, ettei aluksilla ole toistaiseksi vastaavaa valmiutta hyödyntää maasähköä satamissa kuin miten satamissa tarjotaan maasähköä. HaminaKotka Satama Oy korosti, että maasähkön rakentamisen kustannuksiin tulee varmistaa riittävä taloudellinen tuki, jotta rakentamisen investoinnilla on mahdollisuus kuolettaa itsensä. SSAB Europe Oy esitti tämän vuoksi myös lisäsiirtymäaikaa, mutta asetusta ei mahdollista kansallista harkintaa soveltamisen aloittamisessa. On myös syytä huomata, että uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä annettu asetusta edellyttää jakeluinfra-asetuksen velvoitetta vastaavien alustyyppien ja kokoluokan alusten käyttävän maasähköä satamassa ollessaan. Alus voi poiketa velvoitteesta vain muulla nollapäästöisellä teknologialla, mutta tällaisten kehittyminen tapahtuu vasta pitkällä aikavälillä. Satamalla on mahdollisuus periä investointikustannukset aluksilta perittävillä maksuilla.

Lisäksi asetus koskee kaikkia tietyt edellytykset täyttäviä satamia, joten se ei vääristä kilpailua EU:n satamien kesken, joten lausunnot eivät antaneet aihetta muutoksiin jatkovalmistelussa.

Liikenne- ja viestintävirasto esitti tarkentavan arvion jakeluinfra-asetusta täydentävän sääntelyn sille aiheuttamista kustannuksista, joka on huomioitu hallituksen esityksen viranomaisvaikutuksia koskevassa arvioissa.

Hongkongin yleissopimus

Valtaosalla lausunnonantajista ei ollut kommentoitavaa Hongkongin yleissopimuksen hyväksymiseen ja voimaansaattamiseen tai yleissopimukseen liittyvään kansalliseen lainsäädäntöön. Eräät lausunnonantajat totesivat nimenomaisesti kannattavansa Hongkongin yleissopimuksen voimaantuloa pidettiin globaalisti tärkeänä askeleena ympäristölle ja purkamotyöntekijöiden terveydelle haitallisen toiminnan hillitsemiseksi.

Työturvallisuuslainsäädännöstä vastaava sosiaali- ja terveysministeriö huomautti muutamasta vanhentuneesta säädösviitauksesta esityksen perustelutekstissä; nämä on korjattu jatkovalmistelussa.

MARPOL-yleissopimuksen muutokset

Valtaosalla lausunnonantajista ei ollut kommentoitavaa MARPOL-yleissopimuksen muutoksiin. Lausunnon jättäneet ympäristöjärjestöt ilmoittivat tukevansa esityksiä. Lisäksi ympäristöministeriö piti tärkeänä, että esitetyn mukaisesti kansainvälisestä sääntelystä tulevat velvoitteet ulotetaan Suomessa myös kotimaanliikenteessä ja Suomen sisävesillä toimiviin aluksiin niin sääntelyn ennakoitavuuden, yhtenäisyyden kuin vaikuttavuudenkin vuoksi.

Ympäristöministeriö esitti eräitä kysymyksiä MARPOL-yleissopimuksen muutosten vaikutuksista. Esityksen perusteluita on tarkennettu vastaamaan paremmin näihin kysymyksiin.

Yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistukseen eli päätöslauselmaan MEPC.328/76) liittyen Suomen varustamot korosti, että Suomen tulisi päästövähennysmääräyksen uudelleen tarkistustyön yhteydessä pyrkiä vaikuttamaan, että jäävahvisteisia aluksia koskevat poikkeukset IMO:n väliaikaisissa laskentaohjesäännöissä (pätöslauselma MEPC.355(78) eli ohjesääntö ”G5”) jäävät pysyväksi niin kauan kuin määräys on voimassa. Tämä vastaa Suomen nykyistä kantaa IMOssa käytäviin päästövähennysneuvotteluihin, joten huomio ei anna aihetta toimiin.

Viranomaistehtävät

Useissa lausunnoissa kommentoitiin esitettyjä viranomaisvaikutuksia ja niistä aiheutuvia vaikutuksia.

Valtiovarainministeriö nosti esiin esitetyt viranomaisvaikutukset ja piti hyvänä, että virastojen on tarkoitus kattaa muutoksista aiheutuvat resurssitarpeensa olemassa olevina resursseilla. Tähän liittyen ministeriö huomautti, että mahdollisia resurssitarpeita arvioitaessa tulee ottaa huomioon talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaus siitä, että pääsääntöisesti uusien lisätehtävien yhteydessä luovutaan tai tehostetaan olemassa olevia tehtäviä. Yksittäisten, muutamien henkilötyövuosien suuruisten uusien tehtävien osalta tehtävistä luopuminen tai niiden tehostaminen toteutetaan lähtökohtaisesti kyseisen ministeriön pääluokassa. Kansallisesta resursoinnista päätetään talousarviossa ja julkisen talouden suunnitelmassa.

Sisäministeriö edustaen myös Rajavartiolaitoksen esikuntaa esitti, että kirjaus siitä, että Rajavartiolaitoksen on tarkoitus kattaa aluspäästökieltojen valvonnasta aiheutuvat resurssitarpeensa olemassa olevilla resursseilla, tulisi poistaa. Ehdotusta ei ole toteutettu valtiovarainministeriön lausunnossa kuvatuista syistä. Sisäministeriö myös esitti päästökieltojen ja niihin liittyvien valvontatehtävien maantieteellistä soveltamisalaa koskevien väärinymmärrysten välttämiseksi Rajavartiolaitoksen valvontatehtäviä koskevaan pykälään lakitekniistä tarkennusta tai vaihtoehtoisesti asian selventämistä säännöskohtaisissa perusteluissa. Esitys on huomioitu jatkovalmistelussa. Lisäksi sisäministeriö esitti valvontatehtäviin liittyviä viranomaisvaikutuksia koskevan jakson tarkentamista. Harmaiden vesien päästökieltoon liittyen sisäministeriö esitti valvontaa tukevia täydentäviä vaatimuksia muun muassa riittävästä tankkikapasiteetista, päiväkirjamerkinnoista ja aluksen laitaventtiilin sulkemisesta. Näitä täydentäviä vaatimuksia on valmisteltu jo lausuntokierroksen aikana yhdessä Rajavartiolaitoksen esikunnan ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa ja täydentävät esitykset on sisällytetty eduskunnalle annettuun esitykseen.

Poliisihallitus ja sisäministeriö esittivät poliisin valvontatehtäviä koskevaan 12 luvun 8 §:n muutoksia, joilla siirrettäisiin harmaan veden ja rikkipesureiden pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökieltojen siirtämistä poliisin itsenäisen valvontavastuun piiristä tehtäväksi, joihin poliisi osallistuu. Esitystä on muutettu jatkovalmistelussa vastaamaan ehdotusta.

Ympäristöministeriö huomautti, että kuten esityksessä on tuotu esiin, ELY-keskusten ja aluehallintovirastojen lupa- ja valvontatehtävät ollaan keskittämässä uudelle valtakunnalliselle lupa- ja valvontavirastolle. Yleissopimuksesta seuraavat uudet tehtävät on kuitenkin tarpeen osoittaa väliaikaisesti tietyille viranomaisille, koska yleissopimus tulee voimaan noin puoli vuotta ennen kuin uuden lupa- ja valvontaviraston on tarkoitus aloittaa toimintansa. Ministeriö toteaa, että tehtävien hoidosta vastaisi väliaikaisesti pääasiassa Varsinais-Suomen ELY-keskus, jonka toiminta-alueella toimii Suomen ainoa aluspurkamo, joka on hyväksytty EU:n aluskierrätysasetuksen mukaiseksi aluskierrätyslaitokseksi. Yleissopimuksen hyväksymisestä voi seurata tehtäviä myös Etelä-Suomen aluehallintovirastolle kyseisen aluspurkamon hakiessa ympäristöluvan muutosta kattamaan myös Hongkongin yleissopimuksen mukaisten alusten purkamisen. Ministeriö korostaa, että esitysluonnoksessa olevat ympäristöviranomaisten tehtäviin vaikuttavat pykälämuutokset tulee yhteensovittaa parhaillaan valmistelussa olevan aluehallinnon uudistamista koskevan lakihankkeen kanssa.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (VARELY) katsoi tarvitsevansa lisäresursseja esitettyjen tehtävien hoitamista varten. Lisäksi se huomautti, että esitetty jätelain 108 §:n muutos ei vastaa kyseisen pykälän perusteluja, koska lakiin ei ole esitetty perusteluissa mainittua tiedonsaantioikeutta. Lopuksi VARELY esitti itselleen tiedonsaantioikeutta aluskierrätyslaitoksen mahdollisista työsuojelurikkomuksista. Jatkovalmistelussa ei ole esitetty VARELYlle lisäresursseja valtiovarainministeriön mainitsemaan talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaukseen perustuen. VARELYn muut esitykset on huomioitu jatkovalmistelussa.

Eräät lausunnonantajat toivoivat, ettei aluskierrätykseen liittyviä valvontatehtäviä jaettaisi eri viranomaisille. Toivetta ei ole voitu huomioida, koska viranomaistehtävien tulee noudattaa viranomaisten yleisiä tehtäviä.

Lontoon pöytäkirja

Valtaosalla lausunnonantajista ei ollut lausuttavaa esityksistä. Suomen luonnonsuojeluliitto ja WWF Suomi pitivät esityksiä hyvinä ja kannatettavina.

Muut huomiot

Ylipäätään lausunnonantajat pitivät meriympäristön ja Suomen aluevesien suojelua erittäin tärkeänä. Useissa lausunnoissa kuitenkin korostettiin tarvetta ennustettavalle ja stabiilille sääntelylle, joka mahdollistaa investointien suunnittelun ja tuleviin kustannuksiin varautumisen elinkeinotoiminnassa. Lisäksi korostettiin eri sääntelyinstrumenttien kokonaisvaikutuksia.

Oikeusministeriö esitti launnossaan useita esitettyihin seuraamuksiin, viranomaistehtäviin ja esitysten perustuslainmukaisuuteen liittyviä kommentteja. Kommenttien perusteella hallituksen esityksen hallinnollisten seuraamusten perusteluja ja esityksen suhdetta perustuslakiin on täydennetty. Lisäksi oikeusministeriö esitti eräitä lakitekniisiä muutosehdotuksia, jotka on toteutettu jatkovalmistelussa. Lausunto ei kuitenkaan antanut aihetta varsinaisia säädösesityksiä koskeviin sisällöllisiin muutoksiin.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus viittasi Ahvenanmaan itsehallintolain kielivaatimuksiin ja launnossa on huomioitu vain ne hallituksen esitysluonnoksen osiot, jotka olivat saatavilla ruotsiksi. Maakunnan hallitus kuvasi lainsäädäntövallan jakautumista itsehallintolain valossa. Koska hallituksen esityksessä toimivallan jakautumisesta esitetty vastasi maakunnan hallituksen huomioita, ne eivät antaneet aihetta muutoksiin jatkovalmistelussa.

Poliisihallitus piti poliisin aluksille esitettyä poikkeusmahdollisuutta lain vaatimuksista tärkeänä ja tarpeellisena.

Puolustusministeriö totesi, että Merivoimien vanhempien alusten rakenne ei mahdollista harmaan veden päästökiellon noudattamista, minkä vuoksi näillä aluksilla tulisi sovellettavaksi merenkulun ympäristönsuojelulain 4 §:n 1 momentin mukainen rakenteista tai toiminnan erikoisluonteesta johtuva poikkeus lain soveltamisessa Puolustusvoimien aluksiin.

Ulkoministeriö esitti launnossaan kansainvälisten velvoitteiden hyväksymiseen ja voimaansaattamiseen liittyviä valmisteluteknisiä huomioita, jotka on huomioitu jatkovalmistelussa.

Liikenne- ja viestintävirasto toi esiin virastossa tunnistetun tarpeen täydentää merenkulun ympäristönsuojelulain ja alusturvallisuuslain aluksenmittaajia, katsastajia ja tarkastajia koskevaa sääntelyä. Lakien perusteella nimettyjen julkista hallintotehtävää suorittavien aluksenmittaajien, katsastajien ja tarkastajien yhteystiedot on suostumukseen perustuen julkaistu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla, jotta asiakkaat voivat heidät tavoittaa. Tietosuojalainsäädännön viimeaikaisen kehityksen myötä on Liikenne- ja viestintävirastossa kuitenkin katsottu, että tällaisissa tehtävissä olevien henkilöiden tietojen julkaisemisesta verkkosivuilla olisi tarpeellista säätää laissa.⁴⁸ Siksi Liikenne- ja viestintävirasto esittää, että merenkulun nimettyjen aluksenmittaajien, katsastajien ja tarkastajien tietojen julkaisemisesta viraston verkkosivuilla säädettäisiin vastaavalla tavalla alusturvallisuuslaissa ja merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Viraston ehdotukset on toteutettu jatkovalmistelussa.

⁴⁸ Hallituksen esitys eduskunnalle liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ([LVM054:00/2023](#)).

7 IMO:n yleissopimusten määräykset ja niiden suhde Euroopan unionin ja Suomen lainsäädäntöön

7.1 Hongkongin yleissopimus

Hongkongin yleissopimuksen osapuolia voivat olla vain valtiot. Euroopan unioni on kuitenkin antanut aluskierrätysasetuksen, jolla pannaan osin täytäntöön yleissopimuksen määräyksiä. Siten Hongkongin yleissopimus rinnastuu sekasopimukseen. Suomi on säätänyt niistä aluskierrätysasetusta liittyvistä asioista, joista EU ei voi antaa määräyksiä ja niistä asioista, joissa aluskierrätysasetus antaa jäsenvaltioille harkintavaltaa. Seuraavassa selostetaan yleissopimuksen sisältöä ja arvioidaan sopimuksen määräysten suhdetta Suomen lainsäädäntöön ja EU:n lainsäädäntöön niiltä osin kuin määräykset kattavat aluskierrätysasetuksessa säädettyä.

1 artikla. Yleiset velvollisuudet. Artiklassa määritellään sopimuspuolten yleiset velvollisuudet. Artiklan 1 kohdan mukaan yleissopimuksen sopimuspuolet sitoutuvat saattamaan täysimääräisesti ja kaikilta osin yleissopimuksen määräykset voimaan. Sen lisäksi artiklassa on selostettu sopimuksen tarkoitus. Artiklan 2 kohdassa todetaan, ettei yleissopimus estä sopimuspuolia toteuttamasta tiukempia toimenpiteitä alusten kierrättämiseksi haitallisten vaikutusten vähentämiseksi. Artiklan 3 kohdassa määrätään yhteistyövelvoitteesta sopimukseen sopimuspuolten välillä, jotta yleissopimuksen täytäntöönpano, noudattaminen ja valvonta olisi tehokasta. Vastaavan tyyppinen määräys on aluskierrätysasetuksen 22 artiklan 3 kohdassa. Se koskee kuitenkin vain EU:n jäsenvaltioita, kun sopimuksen määräys koskee kaikkia sopimuspuolia. Yleissopimuksen 1 artiklan 4 kohdassa kehoitetaan sopimuspuolia edistämään teknologian ja käytänteiden kehitystä. Artiklan 5 kohdassa määrätään, että liitteet ovat yleissopimuksen erottamaton osa.

2 artikla. Määritelmät. Artikla sisältää yleissopimuksen kannalta keskeiset määritelmät. Artiklassa on määritelty yleissopimus, hallinto, toimivaltainen viranomainen, järjestö, pääsihteeri, komitea, alus, bruttovetoisuus, vaarallinen materiaali, aluskierrätys, aluskierrätyslaitos ja aluskierrätysyritys. Yleissopimuksella tarkoitetaan Hongkongin yleissopimusta. Hallinnolla tarkoitetaan sen valtion hallitusta, jonka lipun alla alus purjehtii tai jonka määräysvallassa se toimii. Toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan yhtä tai useampaa valtion viranomaista, jonka sopimuspuoli nimeää vastaamaan sopimuspuolen alueella toimivien aluskierrätyslaitosten tehtävistä. Järjestöllä puolestaan tarkoitetaan Kansainvälistä merenkulkujärjestö IMOa, pääsihteerillä järjestön pääsihteeriiä ja komitealla IMO:n meriympäristön suojelukomiteaa.

EU:n aluskierrätysasetuksen 3 artiklassa on pääosin vastaavat määritelmät, mutta aluskierrätysasetuksessa ei ole määritetty Hongkongin yleissopimusta, järjestöä, pääsihteeriiä eikä komiteaa. Aluskierrätysasetuksen hallinnon ja aluskierrätysyrityksen määritelmät poikkeavat yleissopimuksen määritelmistä. Asetuksessa hallinto tarkoittaa viranomaista, jonka jäsenvaltio on nimennyt vastaamaan aluksiin liittyviin tehtäviin, kun sopimuksessa hallinnolla tarkoitetaan sen valtion hallitusta, jonka lipun alla alus purjehtii.

Merenkulun kansallisessa lainsäädännössä on säädetty kunkin lain kannalta tarpeelliset määritelmät ja määritelmät kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 §:ään, alusturvallisuuden valvontalain 2 §:ään ja alusturvallisuuslain 2 §:ään ehdotetaan lisättäväksi Hongkongin yleissopimuksen määritelmä. Lisäksi merenkulun

ympäristönsuojelulaissa säädettäisiin viranomaisesta, joka vastaa yleissopimuksen mukaisista hallinnon tehtävistä. Toimivaltaisesta viranomaisesta säädettäisiin jätelaissa.

3 artikla. Soveltaminen. Artiklassa määritetään yleissopimuksen soveltamisala. Yleissopimusta sovelletaan aluksiin, jotka purjehtivat sopimuspuolen lipun alla tai toimivat sen määräysvallassa, ja aluskierrätyslaitoksiin, jotka kuuluvat sopimuspuolen lainkäyttövaltaan. Artiklan 2 ja 3 kohdissa määrätään poikkeuksista yleissopimuksen soveltamiseen. Yleissopimusta ei sovelleta kohdan 2 mukaan sotalaivoihin, laivaston apualuksiin eikä muihin sopimuspuolen omistamiin tai käyttämiin ja kyseisenä ajankohtana yksinomaan valtiollisiin, eikaupallisiin tarkoituksiin varattuihin aluksiin. Sopimusta ei sovelleta myöskään aluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 500 eikä aluksiin, jotka toimivat koko elinkaarensa aikana ainoastaan vesillä, jotka kuuluvat sen valtion suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan, jonka lipun alla alus purjehtii. Sopimuspuolen on kuitenkin varmistettava, että tällaiset alukset toimivat yleissopimuksessa edellytetyllä tavalla siinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Artiklan 4 kohdan mukaan yleissopimuksen määräyksiä sovelletaan muiden kuin sopimuspuolten lipun alla purjehtiviin aluksiin siinä määrin kuin on tarpeen sen takaamiseksi, ettei tällaisia aluksia kohdella muita suotuisemmin.

EU:n aluskierrätysasetuksen soveltamisalasta säädetään asetuksen 2 artiklassa. Aluskierrätysasetuksen soveltamisalassa on sama aluskokorajaus kuin yleissopimuksessa ja vastaavat poikkeukset koskien valtion aluksia. Yleissopimus ja asetus kuitenkin poikkeavat tietyin osin soveltamisaloiltaan. Yleissopimusta sovelletaan kaikkiin sopimuspuolten aluksiin, kun taas aluskierrätysasetusta sovelletaan pääosin vain EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtiviin aluksiin. Vain 12 artiklaa sovelletaan kolmannen maan lipun alla purjehtiviin aluksiin, jotka saapuvat jäsenvaltion satamaan tai ankkuripaikkaan. Koska asetus ei kata kaikilta osin EU:n ulkopuolisia aluksia, lainsäädäntöön on tehtävä täydennyksiä siltä osin, mitä todistuskirjoja aluksilla on oltava sekä mitä Suomeen purettavaksi tuotavalta EU:n ulkopuolisen lipun alla olevalta alukselta vaaditaan.

Myös aluskierrätysasetuksen johdannon 9 kohdassa jäsenvaltioita rohkaistaan toteuttamaan toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että aluksissa, jotka eivät kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan, toimitaan asetuksessa edellytetyllä tavalla siinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Merenkulun kansainvälistä ympäristösääntelyä on mahdollisuuksien mukaan ulotettu kattamaan myös kotimaan liikenteen aluksia, vaikka kansainvälinen yleissopimus ei sitä edellyttäisi. EU:n aluskierrätysasetuksen täytäntöönpanossa lainsäädäntöä ei ole annettu kotimaan liikenteen alusten osalta. Koska yleissopimuksen määräys on niiden osalta velvoittava, bruttovetoisuudeltaan vähintään 500:n kotimaan liikenteen alusten osalta ehdotetaan, että niillä tulisi olla aluskierrätysasetuksen mukainen vaarallisten materiaalien luettelo siinä vaiheessa, kun alus vieään purettavaksi. Merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 3 §:n mukaan lakia sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksilta ei yleisesti edellytetä kansainvälisten yleissopimusten mukaisia todistuskirjoja, eikä niitä edellytetä sellaisia myöskään Hongkongin yleissopimuksen osalta.

Artiklan 4 kohdan mukaista valvontaa suoritetaan satamavaltiotarkastuksissa. Alusturvallisuuden valvontalain 11 §:n mukaan sellaisen aluksen tarkastuksessa, jonka lippuvaltio ei ole sitoutunut johonkin tiettyyn kansainväliseen yleissopimukseen, eikä aluksella tästä syystä ole tarvittavia asiakirjoja, tutkitaan, että alus ei alusturvallisuuden osalta

olennaisessa määrin poikkea niistä vaatimuksista, jotka vastaavan kokoisen ja vastaavaan liikenteeseen käytettävän suomalaisen aluksen on täytettävä.

4 artikla. *Aluskierrätyksen valvonta.* Artiklan mukaan sopimuspuolten on vaadittava, että sen lipun alla purjehtivat tai sen määräysvallassa toimivat alukset ja sen lainkäyttövaltaan kuuluvat aluskierrätyslaitokset noudattavat yleissopimuksen määräyksiä, sekä varmistettava määräysten noudattaminen tehokkailla toimilla.

Sääntö on yleisluontoinen vaatimus yleissopimuksen noudattamisesta. Noudattaminen varmistetaan sillä, että säädetään tehokkaista rangaistuksista, jos sopimusta ei noudateta. Artikla kuuluu lainsäädännön alaan, mutta ei sellaisenaan edellytä lainsäädäntötoimia. Myös aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että säännöksiä sovelletaan. Jätelain 108 a §:n mukaan Suomen ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto toimivat yhteistyössä aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa tarkoitetun aluskierrätysasetuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi. Aluskierrätyslaitoksen ympäristöluvan myöntämisen edellytyksenä on, että laitos noudattaa aluskierrätysasetuksen ja asiallisesti myös yleissopimuksen säännöksiä (ks. artikla 6). Lupaviranomainen puolestaan valvoo ympäristömääräysten noudattamista.

5 artikla. *Alusten katsastus ja todistuskirjojen antaminen.* Artiklan mukaan sopimuspuolen on varmistettava, että sen lipun alla purjehtivat tai sen määräysvallassa toimivat alukset katsastetaan ja niille annetaan todistuskirjat liitteen määräysten mukaisesti. Yleissopimuksen liitteen osassa C on tarkemmat määräykset katsastuksesta ja todistuskirjoista ja niiden suhdetta lainsäädäntöön käsitellään myöhemmin C osaa koskevassa kappaleessa.

Aluskierrätysasetuksen 8 artiklassa määrätään alusten katsastuksista ja 9 artiklassa todistuskirjojen antamisesta. Alusten katsastamisesta säädetään alusturvallisuuslaissa ja merenkulun ympäristönsuojelulaki sisältää säännökset todistuskirjoista, joita aluksilta edellytetään meren pilaantumisen ehkäisemiseksi, joten sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

6 artikla. *Luvan myöntäminen aluskierrätyslaitoksille.* Artiklan mukaan jokaisen sopimuspuolen on varmistettava, että sen lainkäyttövaltaan kuuluville aluskierrätyslaitoksille, jotka kierrättävät yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia tai aluksia, joita kohdellaan vastaavasti yleissopimuksen 3 artiklan 4 kohdan nojalla, myönnetään lupa harjoittaa aluskierrätystä liitteen määräysten mukaisesti.

EU:n aluskierrätysasetuksen 14 artiklassa on vastaava säännös. Artiklan mukaan toimivaltaisten viranomaisten on myönnettävä lupa harjoittaa aluskierrätystä alueellaan sijaitseville aluskierrätyslaitoksille, jotka täyttävät asetuksen 13 artiklassa säädetty vaatimukset. Aluskierrätysasetuksen ja yleissopimuksen vaatimukset luvan myöntämisestä poikkeavat osittain toisistaan. Luvan myöntämisen edellytyksistä ja luvan myöntävästä viranomaisesta on säädettävä kansallisesti. Säännös kuuluu lainsäädännön alaan.

7 artikla. *Tietojenvaihto.* Artiklassa määrätään siitä, että sopimuspuolen, joka myöntää aluskierrätyslaitoksille luvan, on toimitettava pyydettyä Kansainväliselle merenkulkujärjestölle ja pyynnön esittäneille sopimuspuolille tiedot luvan myöntämisen perusteista. Tietoja on vaihdettava viipymättä ja ajallaan.

EU:n aluskierrätysasetuksessa ei ole vastaavaa säännöstä. Määräys kuuluu lainsäädännön alaan. Ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan lisättäväksi tietojenvaihtoa koskevat säännökset.

8 artikla. *Alusten tarkastaminen.* Artiklan mukaan yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva alus voidaan tarkastaa missä tahansa satamassa. Tarkastuksessa katsotaan, että aluksessa on vaarallisten materiaalien luetteloä koskeva kansainvälinen todistuskirja tai kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, jotka hyväksytään, jos ne ovat voimassa.

Alukselle voidaan tehdä yksityiskohtainen tarkastus, jos aluksessa ei ole voimassa olevaa todistuskirjaa tai jos on perusteltua syytä uskoa, että aluksen tai sen laitteiston kunto ei merkittävältä osiltaan vastaa todistuskirjan ja/tai vaarallisten materiaalien luettelon osan I tietoja tai aluksella ei ole ylläpidettyvaarallisten materiaalien luettelon osaa I.

Määräys kuuluu lainsäädännön alaan. EU:n aluskierrätysasetuksen 11 artiklassa on vastaava säännös. Alusten tarkastukset tehdään EU:n jäsenvaltioissa satamavaltioiden valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY (jäljempänä *satamavaltiotarkastusdirektiivi*) mukaisesti. Direktiivin mukaisesti tarkastukset voidaan kohdistaa mihin tahansa alukseen, joka käy jäsenvaltion satamassa. Liikenne- ja viestintävirasto on Suomessa satamavaltiotarkastuksista vastaava viranomainen. Satamavaltiotarkastusdirektiivin liitteessä luetellaan kansainväliset yleissopimukset ja EU:n säädökset, joiden yhdenmukaisuus tarkastetaan satamavaltiotarkastuksessa. Satamavaltiotarkastuksista säädetään alusturvallisuuden valvontalaissa, jossa on määriteltä, minkä kansainvälisten yleissopimusten noudattamista tarkastuksissa valvotaan. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi Hongkongin yleissopimus, jolloin se tulisi satamavaltiotarkastusten piiriin. Aluksille tehtävästä yksityiskohtaisesta tarkastuksesta säädetään alusturvallisuuden valvontalain 11 §:ssä.

9 artikla. *Rikkomusten havaitseminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuspuolten on tehtävä yhteistyötä rikkomusten havaitsemisessa ja yleissopimuksen määräysten täytäntöönpanossa. EU:n aluskierrätysasetuksessa on vastaava velvoite artiklassa 22, mutta se koskee EU:n jäsenvaltioiden keskinäistä yhteistyötä. Sopimuksen määräys ei kuulu lainsäädännön alaan.

Artiklan 2 kohdan mukaan sopimuspuoli voi pyytää aluksen tarkastamista, jos sillä on riittävät todisteet siitä, että toisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai avomeriterminaliin saapuva alus toimii, on toiminut tai aikoo toimia yleissopimuksen määräyksen vastaisesti. Tarkastuksesta on laadittava raportti ja se on toimitettava tarkastusta pyytäneelle sopimuspuolelle, kyseessä olevan aluksen hallinnolle ja IMOlle, jotta voidaan ryhtyä tarvittaviin toimiin.

Artiklan 2 kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Aluskierrätysasetuksessa ei ole vastaavaa säännöstä. Kansallisessa lainsäädännössä aluksille tehtävistä tarkastuksista ja alusten valvonnasta säädetään alusturvallisuuden valvontalaissa. Lain 7 §:ssä säädetään ulkomaisille aluksille tehtävistä tarkastuksista. Sen mukaan alusturvallisuuden tarkastuksia on tehtävä niin usein ja niin tehokkaasti kuin valvonnan kannalta on tarpeellista ja Suomea velvoittavat kansainväliset yleissopimukset, Euroopan unionin lainsäädäntö tai kansalliset säännökset ja määräykset sitä edellyttävät. Valvonnasta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto, jolle sopimuspuoli voi ilmoittaa epäilyistään, että alus toimisi yleissopimuksen vastaisesti. Käytännössä virasto saa muiden merenkulun kansainvälisten yleissopimusten, joihin Suomi on sitoutunut, osalta tällaisia ilmoituksia toisilta sopimuspuolilta harvoin. Kun ilmoitus saadaan, alukselle tehdään satamavaltiotarkastus. Tarkastuksesta laaditaan alusturvallisuuden valvontalain 8 §:n mukaan tarkastusraportti ja se tallennetaan sähköiseen tarkastustietokantaan, josta se on muiden sopimuspuolten saatavilla. Jos alus pysäytetään tai sen käyttöä rajoitetaan,

on päätöksestä ilmoitettava lain 14 §:n 3 momentin nojalla aluksen lippuvaltion hallinnolle. Alusturvallisuuden valvontalain säännöksiä sovelletaan myös Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin.

Artiklan 3 kohdan mukaan tarkastuksen suorittava sopimuspuoli voi ryhtyä toimiin antaakseen alukselle varoituksen, pysäyttääkseen tai karkottaakseen sen tai estääkseen sen pääsyn satamiinsa, jos aluksen havaitaan rikkovan yleissopimusta. Tällaisiin toimiin ryhtyvän sopimuspuolen tulee ilmoittaa asiasta välittömästi kyseisen aluksen hallinnolle ja IMOlle.

Artiklan 3 kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Aluskierrätysasetuksen 11 artiklan 3 kohdassa on vastaava säännös EU:n jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten osalta ja 12 artiklan 5 kohdassa kolmannen maan lipun alla purjehtivan aluksen osalta. Asetuksen mukaan kyseiset toimenpiteet voidaan kuitenkin suorittaa vain, jos alus ei toimita jäsenvaltion asianomaisille viranomaisille näiden pyynnöstä vaatimuksenmukaisuusilmoitusta tai vaarallisten materiaalien luettelo. Sopimuksen säännös on laajempi, koska sen mukaan ankariinkin toimiin voidaan ryhtyä minkä tahansa sopimuksen määräyksen rikkomisesta. Kansallisesti aluksen pysäyttämistä, sen käytön rajoittamisesta sekä sen varusteen, laitteen, toiminnon ja järjestelyn käytön kieltämisestä säädetään alusturvallisuuden valvontalain 14 §:ssä.

Artiklan 4 kohdan mukaan sopimuspuolen tulee tarkastaa sen lainkäyttövaltaan kuuluva aluskierrätyslaitos, jos se saa joltakin toiselta sopimuspuolelta tarkastuspyynnön ja riittävät todisteet siitä, että aluskierrätyslaitos toimii, on toiminut tai aikoo toimia yleissopimuksen määräyksen vastaisesti. Tarkastuksesta on laadittava raportti ja raportit sekä tiedot mahdollisista toimista, joihin ryhdytään, on toimitettava niitä pyytäneelle sopimuspuolelle sekä IMOlle tarvittavia toimia varten.

Artiklan 4 kohta kuuluu lainsäädännön alaan. Aluskierrätysasetuksessa ei ole vastaavaa säännöstä. Ympäristönsuojelulain 23 §:n mukaisesti valtion lupaviranomaisen (aluehallintovirasto) myöntämän luvan toimivaltaisena valvontaviranomaisena on valtion valvontaviranomainen eli alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Valvontatoimista säädetään muun muassa ympäristönsuojelulain 168, 169 ja 172 §:ssä. Lain 169 §:n mukaan valvontaviranomaisen on tehtävä tarkastus, kun se on saanut ilmoituksen haitasta, on tapahtunut onnettomuus tai muun vastaavan seikan johdosta. Säännös kattaa velvollisuuden tehdä tarkastus viranomaisen saadessa tarkastuspyynnön toiselta sopimusosapuolelta. Kyseiseen säännökseen lisättäisiin valvontaviranomaiselle velvollisuus toimittaa tarkastuksen raportti ja tiedot toimista, joihin tarkastuksen johdosta ryhdytään, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka toimittaisi tiedot lain 169 §:n uuden 2 momentin nojalla ilmoituksen tehneelle osapuolelle ja IMOlle. Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan säännöstä 9 artiklan mukaisten toimien ilmoittamisesta IMOlle (8 a luvun 2 §).

10 artikla. Rikkomukset. Artiklassa määrätään siitä, että yleissopimuksen vaatimusten kaikki rikkomukset tulisi kieltää kansallisissa laeissa. Jos kyse on alusta koskevien velvoitteiden rikkomisesta, seuraamukset määrätään riippumatta siitä, missä rikkomus tapahtuu. Jos hallinto saa tiedon toiselta sopimuspuolelta tällaisesta rikkomuksesta, sen on tutkittava asia. Hallinto voi pyytää rikkomuksesta raportoinutta sopimuspuolta antamaan lisätodisteita väitetystä rikkomuksesta. Jos hallinto toteaa, että käytettävissä on riittävästi todisteita väitettyyn rikkomukseen liittyvän menettelyn aloittamiseksi, se huolehtii menettelyn käynnistämisestä mahdollisimman pian lainsäädäntönsä mukaisesti. Hallinnon on ilmoitettava viipymättä väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle ja IMOlle kaikista toimista, joihin on

ryhdytty. Jos hallinto ei ryhdy toimiin yhden vuoden kuluessa tietojen vastaanottamisesta, sen on ilmoitettava väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle ja järjestölle syyt, joiden vuoksi toimiin ei ole ryhdytty.

Jos taas kyse on aluskierrätyslaitoksen tekemästä rikkomuksesta, seuraamukset määrätään sen sopimuspuolen lakien mukaisesti, jonka lainkäyttövaltaan aluskierrätyslaitos kuuluu. Jos toinen sopimuspuoli ilmoittaa sopimuspuolelle tällaisesta rikkomuksesta, sopimuspuolen on tutkittava asia, ja se voi pyytää rikkomuksesta raportoinutta sopimuspuolta antamaan lisätodisteita väitetystä rikkomuksesta. Jos sopimuspuoli toteaa, että käytettävissä on riittävästi todisteita väitettyyn rikkomukseen liittyvän menettelyn aloittamiseksi, se huolehtii tällaisen menettelyn käynnistämisestä mahdollisimman pian lainsäädäntönsä mukaisesti. Sopimuspuolen tulee ilmoittaa viipymättä väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle ja järjestölle kaikista toimista, joihin on ryhdytty. Jos sopimuspuoli ei ole ryhtynyt toimiin yhden vuoden kuluessa tietojen vastaanottamisesta, sen tulee ilmoittaa väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle ja järjestölle syyt, joiden vuoksi toimiin ei ole ryhdytty. Ympäristönsuojelulain 169 §:ään lisättäisiin aluspurkamion valvonnasta vastaavalle viranomaiselle velvollisuus ilmoittaa artiklassa edellytetyt tiedot Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka toimittaisi tiedot toiselle ilmoituksen tehneelle sopimuspuolelle ja IMOlle.

Artiklan 2 kohdan mukaan yleissopimuksen vaatimusten rikkominen sopimuspuolen lainkäyttöalueella on kielletty, ja rikkomusten seuraamukset on määritettävä kyseisen sopimuspuolen laissa. Kun rikkomuksia tapahtuu, sopimuspuoli voi joko aloittaa oikeuskäsittelyn oman lakinsa mukaisesti tai antaa aluksen hallinnolle sen hallussa mahdollisesti olevat tiedot ja todisteet siitä, että rikkominen on tapahtunut.

Artiklan 3 kohdan mukaan seuraamusten on oltava riittävän ankaria.

EU:n aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa velvoitetaan jäsenvaltiot säätämään määräysten rikkominen rangaistavaksi. Aluskierrätysasetuksen velvoitteiden rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa, alusturvallisuuslaissa, jätelaissa ja rikoslain 48 luvussa. Vaarallisten materiaalien asentaminen tai niiden käyttäminen uusissa aluksissa on Suomessa jo kielletty aluskierrätysasetuksen nojalla. Vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen rikkominen on rangaistavaa merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 5 momentin mukaan. Luettelon pitämisen laiminlyönti koskee niin suomalaista kuin ulkomaistakin alusta. Lisäksi jätelain 147 §:n 1 momentin 24 kohdan mukaan on rangaistavaa rikkoa aluskierrätysasetuksen 7 artiklassa säädettyä velvollisuutta laatia alukselle aluskierrätysuunnitelma. Kyseisiin säännöksiin ehdotetaan lisättäväksi vastaavat rangaistussäännökset Hongkongin yleissopimuksen mukaisten aluksen purkamiseen liittyvien, vaarallisten materiaalien luetteloon ja todistuskirjoihin liittyvien velvoitteiden rikkomisesta. Ei ole kuitenkaan tarpeen säätää rangaistavaksi sitä, että alus ei noudata Hongkongin yleissopimuksen mukaista kieltoa tai rajoitusta asentaa vaarallisia materiaaleja aluksiin, koska tämä on aluskierrätysasetuksen nojalla jo kiellettyä ja säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 1 momentin 10 b kohdan mukaisesti rangaistavaksi. Rikoslain 48 luvun 1 §:n 7 kohdan mukaan aluskierrätysasetuksen rikkomisesta voidaan tuomita sakkoo ja enintään kahden vuoden vankeusrangaistus, jos asetuksen 5 artiklassa tarkoitettu vaarallisten materiaalien luettelo ei ole ajan tasalla silloin, kun alus toimitetaan aluspurkamioon, tai jos alus siirretään purettavaksi muualle kuin asetuksen 16 artiklassa tarkoitettussa eurooppalaisessa luettelossa mainittuun aluspurkamioon. Rangaistus voidaan tällöin määrätä, jos teko on tehty tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta ja on omiaan

aiheuttamaan ympäristön pilaantumista, muuta vastaavaa ympäristön haitallista muuttumista tai roskaantumista taikka vaaraa terveydelle. Vastaavaa rangaistusta ei ole tarpeen säätää Hongkongin yleissopimuksen nojalla, koska kyseinen teko on jo kielletty aluskierrätysasetuksen nojalla mainitun rikoslain pykälän mukaisesti. Aluskierrätyslaitoksen mahdollinen lainvastainen tai lupaehtojen vastainen toiminta tai toiminta ilman lupaa voivat tulla rangaistavaksi myös rikoslain 48 luvun 1–4 §:n nojalla.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 ja 13 luvuissa on lisäksi säännökset viranomaisten valvontaoikeuksista ja pakkokeinoista. Ulkomaista alusta koskevasta rikosoikeudellisesta toimivallasta säädetään lain 13 luvussa. Ympäristönsuojelulain 18 luvussa on säännökset valvontaviranomaisen toimivallasta sen tarkastaessa aluspurkamon toimintaa. Valvontaviranomaisella on laajat toimivaltuudet puuttua toimintaan, josta voi aiheutua ympäristön pilaantumista tai vaaraa ihmisten terveydelle.

Sääntö kuuluu kokonaisuudessaan lainsäädännön alaan.

11 artikla. *Alusten aiheeton viivyttäminen tai pysäyttäminen.* Artiklan 1 kohdassa määrätään ryhtymään kaikkiin mahdollisiin toimiin, jotta voidaan välttää aluksen aiheutonta pysäyttämistä tai viivyttämistä yleissopimuksen 8, 9 tai 10 artiklan nojalla. Artiklan 2 kohdan mukaan alus on oikeutettu korvaukseen sille aiheuttomasta yleissopimuksen 8, 9 tai 10 artiklan nojalla tehdystä pysäytyksestä tai viivytyksestä aiheutuneesta menetyksestä tai vahingosta.

Määräykset koskevat yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia ja ne kuuluvat siten lainsäädännön alaan. Alusturvallisuuden valvontalain 7 §:ssä säädetään tarkastusten toimittamisesta aluksella ja 22 §:ssä korvauksista valvontaviranomaisen aiheuttamasta virheestä tai laiminlyönnistä suorittaessaan kyseisen lain mukaista tehtävää. EU:n aluskierrätysasetuksessa ei ole vastaavia säännöksiä.

12 artikla. *Tiedonvälitys.* Artiklan mukaan sopimuspuolen on toimitettava IMOLle useita eri tietoja. Näitä tietoja ovat: 1) luettelo aluskierrätyslaitoksista, joille on myönnetty lupa yleissopimuksen mukaisesti ja jotka toimivat sopimuspuolen lainkäyttövallassa, 2) toimivaltaisten viranomaisten yhteystiedot, 3) luettelo hyväksytyistä organisaatioista ja nimetyistä katsastajista, jotka on valtuutettu toimimaan kyseisen sopimuspuolen puolesta sekä siirrettyyn toimivaltaan liittyvät erityiset velvollisuudet ja ehdot. IMOLle on toimitettava myös 4) vuosittain luettelo sen lipun alla purjehtivista aluksista, joille on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, sekä 5) vuosittain luettelo sopimuspuolen lainkäyttövallan alaisuudessa kierrätetyistä aluksista. Lisäksi on toimitettava tiedot 6) yleissopimuksen rikkomisista sekä 7) aluksiin ja aluskierrätyslaitoksiin kohdistetut toimet, joihin on ryhdytty sopimuspuolen lainkäyttövallan alaisuudessa. IMO voi tarvittaessa välittää tiedot edelleen.

EU:n aluskierrätysasetuksessa velvoitetaan jäsenvaltio toimittamaan saman tyyppisiä tietoja EU:n komissiolle, mutta ei IMOLle. Määräys kuuluu lainsäädännön alaan, joten merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 5 §:ään lisättäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävä toimittaa sopimuksen edellyttämät aluksia ja luokituslaitoksia tiedot IMOLle. Lisäksi ympäristönsuojelulain 169 §:ään lisättäisiin Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle velvollisuus toimittaa aluskierrätyslaitoksiin suunnatuista toimista tiedot IMOLle.

13 artikla. *Tekninen apu ja yhteistyö.* Artikla sisältää määräykset siitä, että sopimuspuolet sitoutuvat tekemään yhteistyötä toisten sopimuspuolien kanssa ja IMO:n kautta ja antavat toisilleen teknistä apua. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

14 artikla. *Riidanratkaisu.* Artiklan mukaan sopimuspuolet ratkaisevat kaikki niiden väliset riidat, jotka koskevat tämän yleissopimuksen tulkintaa tai soveltamista, neuvottelemalla tai muilla hyväksymillään rauhanomaisilla keinoilla, joita voivat olla esimerkiksi sovittelu tai välimiesmenettely tai turvautuminen alueellisiin järjestelyihin. Koska sopimus ei edellytä yhtä pakollista riidanratkaisukeinoa, ei määräys kuulu lainsäädännön alaan.

15 artikla. *Suhteet kansainväliseen oikeuteen ja muihin kansainvälisiin sopimuksiin.* Artiklan mukaan yleissopimuksen määräykset eivät millään tavoin rajoita millekään valtiolle vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen tai kansainvälisen merioikeuden vakiintuneiden säännösten nojalla kuuluvia oikeuksia ja velvollisuuksia. Lisäksi määrätään siitä, että yleissopimuksen määräykset eivät rajoita sopimuspuolille muiden asiaankuuluvien ja voimassa olevien kansainvälisten sopimusten nojalla kuuluvia oikeuksia ja velvollisuuksia. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

16 artikla. *Allekirjoittaminen, ratifioiminen, hyväksyminen ja liittyminen.* Artikla sisältää tavanomaiset määräykset pöytäkirjan allekirjoittamisesta, ratifioimisesta, hyväksymisestä ja siihen liittymisestä. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan. Esitetään, että Suomi sitoutuu sopimukseen hyväksymällä.

17 artikla. *Voimaantulo.* Artikla sisältää yleissopimuksen voimaantulomääräykset. Sopimus tulee voimaan 24 kuukauden kuluttua siitä päivästä, kun voimaantulon kolme ehtoa täyttyvät. Ehtona on, että vähintään 15 valtiota on joko allekirjoittanut sopimuksen ilman ratifiointiin tai hyväksymiseen liittyviä varauksia tai tallettanut tarvittavan ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjan. Lisäksi edellytyksenä on, että näiden valtioiden yhteenlaskettu kauppalaivasto vastaa vähintään 40:ää prosenttia maailman kauppamerenkulun bruttovetoisuudesta. Kolmantena ehtona on, että näiden valtioiden yhteenlaskettu suurin vuotuinen aluskierrätyksen enimmäismäärä edeltävien 10 vuoden aikana on ollut vähintään kolme prosenttia samojen valtioiden yhteenlasketun kauppamerenkulun bruttovetoisuudesta. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

18 artikla. *Muutokset.* Artikla sisältää määräykset yleissopimuksen muuttamisesta. Sopimusta voidaan muuttaa joko järjestön harkinnan perusteella tai konferenssissa. Artiklan 2 kohdassa on muuttamismenettelyä ja muutosten voimaantuloa koskevat määräykset. Artiklan 4 kohdan mukaan, jos sopimuspuoli ei hyväksy jonkin liitteen muutosta, sitä ei pidetä sopimuspuolena kyseisen muutoksen soveltamisen kannalta. Artiklan 5 ja 6 kohta sisältävät menettelyllisiä määräyksiä. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

19 artikla. *Irtisanominen.* Artikla sisältää määräykset siitä, miten yleissopimuksesta voi irtisanoutua. Sopimuspuoli voi irtisanoa yleissopimuksesta, kun on kulunut kaksi vuotta siitä päivästä, jona yleissopimus on tullut kyseisen sopimuspuolen osalta voimaan. Artiklan 2 kohdassa määrätään menettelyistä irtisanomista koskevasta menettelystä. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

20 artikla. *Tallettaja.* Artiklan mukaan yleissopimus talletetaan IMO:n pääsihteerin huostaan, joka toimittaa siitä oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille yleissopimuksen allekirjoittaneille

tai siihen liittyneille valtioille. Artiklan 2 kohdassa on lueteltu muita pääsihteerille kuuluvia tallettamiseen liittyviä tehtäviä. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

21 artikla. *Kielet.* Artiklan mukaan yleissopimus on laadittu yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä kappaleena, joiden tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

LIITE – ALUSTEN TURVALLISTA JA YMPÄRISTÖN KANNALTA ASIANMUKAISTA KIERRÄTYSTÄ KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Yleissopimuksen liitteessä on aineelliset määräykset aluksia ja aluskierrätyslaitoksia koskevista vaatimuksista. Liite on olennainen osa yleissopimusta. Siinä on neljä lukua, jotka sisältävät yleiset määräykset, aluksia koskevat vaatimukset, aluskierrätyslaitoksia koskevat vaatimukset sekä raportointivaatimukset. Luku 2 on edelleen jaettu kolmeen osaan. A-osa sisältää alusten suunnittelua, rakentamista, toimintaa ja ylläpitoa koskevat vaatimukset. B-osassa määrätään valmistautumisesta aluskierrätykseen ja C-osa sisältää määräykset alusten katsastuksista, todistuskirjoista ja niiden voimassaolosta. Lisäksi aineelliset määräykset sisältävän liitteen lisäyksenä on sitä täydentäviä asiakirjapohjia.

1 LUKU – YLEISET MÄÄRÄYKSET

1 sääntö. *Määritelmät.* Sääntö sisältää liitteen kannalta keskeiset määritelmät. Säännössä on määritelty pätevä henkilö, työnantaja, olemassa oleva alus, uusi alus, uusi asennus, turvallinen suljettu tila, tulityöturvallinen tila, aluksen omistaja, laitoksen tarkastaja, kierrätyksen loppuunsaattamisilmoitus, säiliöalus ja työntekijä.

EU:n aluskierrätysasetuksessa on määritelty pätevä henkilö, uusi alus, uusi asennus, turvallinen suljettu tila, tulityöturvallinen tila, aluksen omistaja, laitoksen tarkastaja, kierrätyksen loppuunsaattamisilmoitus, säiliöalus ja työntekijä. Uuden aluksen, aluksen omistajan ja kierrätyksen loppuunsaattamisilmoituksen määritelmät eroavat yleissopimuksessa ja asetuksessa. Yleissopimuksen mukaan alus on uusi, jos sen rakentamista koskeva sopimus ja muut edellytykset täyttyvät sen jälkeen, kun yleissopimus on tullut voimaan. Kierrätyksen loppuunsaattamisilmoituksen määritelmässä viitataan asetuksessa asetuksen vaatimukseen yleissopimuksen vaatimusten sijaan. Aluskierrätysasetuksessa ratkaiseva ajankohta on asetuksen voimaantulopäivä. Koska asetus on jo tullut voimaan, sitä sovelletaan jo nyt uusiin aluksiin, joiden tulee täyttää asetuksen vaatimukset. Näistä eroavaisuuksista ei seuraa ristiriitaa yleissopimuksen kanssa, eikä sopimuksen myöhempi voimaantulo edellytä lainsäädäntötoimia määritelmien osalta. Myös yleissopimuksessa aluksen omistaja on määritelty hieman eri tavalla, mutta niiden merkitys on pääosin sama.

Asetuksessa ei ole määritelty työnantajaa eikä olemassa olevaa alusta. Työnantajaan viitataan sopimuksessa vain kerran, eikä sitä ole tarpeen määritellä kansallisessa lainsäädännössä. Myöskään olemassa olevaa alusta tarvitse määritellä, koska olemassa oleva alus on määritelty siten, että se ei ole uusi alus.

Määritelmät kuuluvat lainsäädännön alaan.

2 sääntö. *Yleinen sovellettavuus.* Säännön mukaan alukset on suunniteltava, rakennettava ja katsastettava ja niille on annettava todistuskirjat, minkä lisäksi alusten tulee toimia ja ne tulee purkaa liitteen määräysten mukaisesti, jollei yleissopimuksessa muuta määrätä.

Aluskierrätysasetuksen yksittäisissä artikloissa on ilmaistu vastaava säännön sisältö. Asetuksen 4 artiklassa kielletään vaarallisten materiaalien asentaminen aluksiin, 8 artikla koskee katsastamista ja 9 artikla todistuskirjoja. Asetuksen 6 artiklassa on aluksen purkamista koskeva velvoite. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Koska Suomessa jo noudatetaan EU:n aluskierrätysasetusta, jossa on tietyiltä osin tiukemmat säännökset kuin Hongkongin yleissopimuksessa, sääntö ei kuitenkaan edellytä lainsäädäntömuutoksia.

3 sääntö. *Suhteet muihin standardeihin, suosituksiin ja ohjeisiin.* Sääntö velvoittaa sopimuspuolet ryhtymään toimiin liitteen määräysten vaatimusten täytäntöön panemiseksi ottaen huomioon Kansainvälisen työjärjestön laatimat asiaankuuluvat ja sovellettavat standardit, suositukset ja ohjeet sekä asiaankuuluvat ja sovellettavat tekniset standardit, suositukset ja ohjeet, jotka on laadittu vaarallisten jätteiden maanrajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevan Baselin yleissopimuksen nojalla. Aluskierrätysasetuksen 13 artiklassa on vastaavan tyyppinen, mutta hieman laajempi säännös aluskierrätyslaitosten osalta. Sääntö ei kuulu lainsäädännön alaan eikä edellytä lainsäädäntömuutoksia.

2 LUKU – ALUKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

A-osa – Aluksen suunnittelu, rakentaminen, toiminta ja ylläpito

4 sääntö. *Alusten vaarallisten materiaalien valvonta.* Säännön mukaan 1 liitteessä lueteltujen vaarallisten materiaalien asentaminen tai käyttö on kiellettävä ja/tai niiden asentamista tai käyttöä on rajoitettava sopimuspuolen lipun alla purjehtivissa aluksissa. Materiaaleja ei saa asentaa tai niiden käyttöä on rajoitettava myös alusten ollessa sopimuspuolen satamissa ja telakoilla. Lisäyksessä 1 kielletään muun muassa asbestia ja polykloorattuja bifenyylejä sisältävien aineiden ja otsonikerrosta heikentävien materiaalien ja aineiden asentaminen.

Suomessa on kielletty aluskierrätysasetuksen 4 artiklan nojalla vastaavien materiaalien asentaminen ja käyttö EU:n jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla. Asetuksessa on yleissopimusta tiukemmat vaatimukset vaarallisten materiaalien asentamisesta ja käytöstä. Asetus kieltää myös diklooridifluorimetaanin ja perfluorioktaanisulfonihapon asentamisen toisin kuin Hongkongin yleissopimus. Aluskierrätysasetuksen 12 artiklan 2 kohdan mukaan vaarallisia materiaaleja ei saa myöskään asentaa kolmannen maan lipun alla purjehtiviin aluksiin, kun ne ovat jäsenvaltion satamassa tai ankkuripaikassa.

Sääntö edellyttää myös sopimuspuolia ryhtymään tehokkaisiin toimiin sääntöjen noudattamisen varmistamiseksi. Aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa velvoitetaan jäsenvaltiot säätämään seuraamuksia asetuksen rikkomisesta. Rangaistuksia on käsitelty tarkemmin edellä 10 artiklan kohdalla. Sääntöjen noudattamista valvotaan myös satamavaltiotarkastuksissa.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan, mutta ei edellytä lainsäädäntömuutoksia, koska EU:n aluskierrätysasetus kattaa 4 säännön velvoitteet.

5 sääntö. *Vaarallisten materiaalien luettelo.* Säännön 1 kohdan mukaan jokaisella uudella aluksella on oltava vaarallisten materiaalien luettelo, jonka hallinto tai sen valtuuttama henkilö tai organisaatio vahvistaa. Vaarallisten materiaalien luettelon on oltava aluskohtainen, ja siinä on määriteltävä vähintään yleissopimuksen 1 ja 2 liitteissä luetellut ja aluksen rakenteeseen tai laitteistoon sisältyvät vaaralliset materiaalit, niiden sijainti ja arvioidut määrät ja siitä tulisi käydä ilmi, että alus täyttää 4 säännön vaatimukset.

Säännön 2 kohdan mukaan olemassa olevien alusten on täytettävä 1 kohdan vaatimukset niin pitkälti kuin se on käytännössä mahdollista viimeistään viiden vuoden kuluttua yleissopimuksen voimaantulosta tai ennen alusten kierrätykseen menoa, jos tämä tapahtuu aikaisemmin. Luettelon tulee sisältää vähintään 1 liitteessä luetellut vaaralliset materiaalit. Olemassa olevien alusten osalta on laadittava suunnitelma, jossa kuvataan silmämääräinen / näytteenottoon perustuva tarkastus, jonka perusteella vaarallisten materiaalien luettelo laaditaan.

Vaarallisten materiaalien luetteloa on ylläpidettävä ja päivitettävä aluksen koko toiminnan ajan, minkä lisäksi siihen on ennen kierrätystä lisättävä toiminnassa syntyneitä jätteitä koskeva II osa ja varastoja koskeva III osa, joka todennetaan.

Aluskierrätysasetuksessa on vastaavat määräykset 5 artiklan 1–4 sekä 6 ja 7 kohdissa. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan, mutta ei edellytä lainsäädäntömuutoksia.

6 sääntö. *Menettely muutosten ehdottamiseksi 1 ja 2 lisäyksiin.* Säännössä määrätään menettelystä 1 ja 2 lisäysten muuttamiseksi. Ehdotetut muutokset käsitellään merellisen ympäristön suojelukomiteassa, joka perustaa teknisen ryhmän tarkastelemaan ehdotuksia. Säännössä määritellään muun muassa, mitä tekninen ryhmä tarkastelee, ja raportoinnista, jonka perusteella komitea päättää, muutetaanko liitteitä. Sääntö ei kuulu lainsäädännön alaan.

EU:ssa komissio voi muuttaa aluskierrätysasetuksen vaarallisten materiaalien luetteloa täytäntöönpanosäädöksellä.

7 sääntö. *Tekniset ryhmät.* Säännössä määrätään teknisten ryhmien perustamisesta ja ryhmien toimintaa koskevista ehdoista. Sääntö kohdistuu IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean menettelyihin eikä se kuulu lainsäädännön alaan.

B-osa – Valmistautuminen aluskierrätykseen

8 sääntö. *Yleiset vaatimukset.* Säännössä määrätään vaatimuksista, jotka purettavaksi tarkoitettujen alusten on täytettävä. Ensimmäisen kohdan mukaan alukset voidaan purkaa ainoastaan aluskierrätyslaitoksessa, jolle on myönnetty lupa yleissopimuksen mukaisesti ja jolle on myönnetty lupa suorittaa kaikki aluskierrätystoiminnot, jotka aluskierrätysuunnitelmassa määrätään suoritettaviksi siinä määritellyssä aluskierrätyslaitoksessa.

Aluskierrätysasetuksessa edellytetään 6 artiklan 2 kohdan a alakohdassa, että alusten omistajat varmistavat, että kierrätettäväksi tarkoitetut alukset siirretään kierrätettäväksi ainoastaan sellaisiin aluskierrätyslaitoksiin, jotka ovat eurooppalaisessa luettelossa. Jotta laitos voidaan hyväksyä eurooppalaiseen luetteloon, sen on täytettävä asetuksen 13 artiklan 1 kohdan mukaan Hongkongin yleissopimuksen määräykset.

Säännön 2 kohdassa edellytetään, että ennen aluksen kierrätystä aluksilla on minimoitava lastijäämien, jäljellä olevan polttoöljyn sekä alukselle jäävien jätteiden määrä.

Säännön 3 kohdan mukaan säiliöaluksilla on oltava lastitilat ja pumpputila(t) sellaisessa kunnossa, että ne voidaan todeta turvallisiksi suljetuiksi tiloiksi tai tulityöturvallisiksi tai molemmiksi sen sopimuspuolen kansallisten lakien, määräysten ja toimintatapojen mukaisesti, jonka lainkäyttövallassa aluskierrätyslaitos toimii. Aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 3 kohdassa on vastaava vaatimus. Asetuksen vaatimus eroaa yleissopimuksen vaatimuksesta, mutta koska

asetuksen vaatimus on tiukempi, sopimuksen edellytykset täytyvät Suomessa, eikä kansallisia lainsäädäntötoimia tarvita.

Säännön 4 kohdan mukaan alusten on toimitettava aluskierrätyslaitokselle kaikki saatavilla olevat alusta koskevat tiedot, jotta alukselle voidaan laatia liitteen 9 säännössä edellytetty aluskierrätysuunnitelma.

Säännön 5 kohdan mukaan aluksilla on oltava säännön 5 mukainen vaarallisten materiaalien luettelo. Aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan i kohdassa edellytetään vaarallisten materiaalien luettelon laatimista. Luettelo on asetuksen mukaan toimitettava hallinnolle, joka on Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto.

Lisäksi 6 kohdan mukaan alusten on saatava hallinnolta tai sen hyväksymältä organisaatiolta todistuskirja kierrätyskelpoisuudesta ennen aluskierrätystoimintojen aloittamista.

Aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa on pääosin vastaavat säännökset kuin liitteen 8 säännössä. Mainittu 6 artikla koskee kuitenkin vain EU:n jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia. Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a lukuun ehdotetaan lisättäväksi aluksia ja aluksen omistajaa koskevat vaatimukset, jos Suomeen aiotaan tuoda purettavaksi muun valtion kuin Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtiva alus.

Sääntö kuuluu kokonaisuudessaan lainsäädännön alaan.

9 sääntö. *Aluskierrätysuunnitelma.* Säännössä annetaan määräykset aluskierrätysuunnitelman laatimisvelvollisuudesta. Säännön mukaan aluskierrätyslaitoksen on laadittava aluskohtainen aluskierrätysuunnitelma ennen aluksen kierrättämistä ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeistukset. Säännössä määrätään aluskierrätysuunnitelman sisältövaatimuksista, joiden tulee täytyä. Säännön 1 kohdan mukaan suunnitelman laadinnassa on otettava huomioon aluksen omistajan antamat tiedot. Säännön 2 kohdan mukaan suunnitelma on laadittava aluskierrätyslaitoksen luvan myöntäneen sopimuspuolen hyväksymällä kielellä, ja jos käytetty kieli on jokin muu kuin englanti, ranska tai espanja, aluskierrätysuunnitelma on lähtökohtaisesti käännettävä jollekin näistä kielistä. Säännön 3 kohdan mukaan suunnitelman on sisällettävä tiedot muun muassa turvallisten suljettujen tilojen ja tulityöturvallisten olosuhteiden luomisesta, ylläpidosta ja seurannasta ja tiedot siitä, miten materiaalien, mukaan lukien vaarallisten materiaalien luettelossa mainittujen materiaalien, tyyppiä ja määrää käsitellään.

Säännön 4 kohdan mukaan aluskierrätysuunnitelman on oltava joko hiljaisesti tai nimenomaisesti aluskierrätyslaitokselle luvan myöntäneen toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä 16 artiklan 6 kohdan mukaan tallennetun ilmoituksen mukaisesti. Toimivaltaisen viranomaisen tulee lähettää aluskierrätysuunnitelman vastaanottamisesta kirjallinen ilmoitus aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja hallinnolle kolmen työpäivän kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta 24 säännön mukaisesti. Säännön 4 kohdan 1 alakohdan mukaan, jos sopimuspuoli vaatii aluskierrätysuunnitelman nimenomaista hyväksymistä, toimivaltainen viranomainen lähettää kirjallisen ilmoituksen päätöksestään hyväksyä tai hylätä aluskierrätysuunnitelma aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja hallinnolle ja 2 alakohdan mukaan, jos sopimuspuoli vaatii aluskierrätysuunnitelman hiljaista hyväksyntää, vastaanottoilmoituksessa tulee mainita 14 päivän tarkasteluajan päättymispäivä. Toimivaltaisen viranomaisen tulee ilmoittaa aluskierrätysuunnitelmasta mahdollisesti esitetystä kirjallisista vastalauseista aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja hallinnolle tämän 14 päivän

tarkasteluajan kuluessa. Jos tällaista kirjallista vastalauseetta ei ole esitetty, aluskierrätysuunnitelma katsotaan hyväksytyksi.

Säännön 5 kohdan mukaisesti suunnitelma tulee 4 kohdan mukaisen hyväksymisen jälkeen toimittaa hallinnolle, sen nimeämille katsastajille tai sen hyväksymille laitoksille saataville tarkastetusta varten. Tästä esitetään säädettävän uudessa jätelain 108 b §:ssä.

Säännön 6 kohdan mukaisesti, jos käytetään useampaa kuin yhtä aluskierrätyslaitosta, suunnitelmassa tulee mainita käytettävät aluskierrätyslaitokset ja on eriteltävä kussakin luvan saaneessa aluskierrätyslaitoksessa tapahtuvat kierrätystoiminnot ja niiden järjestys.

Aluskierrätysasetuksen 7 artiklassa säädetään aluskierrätysuunnitelmasta. Artiklan 1 kohdan nojalla ennen aluksen kierrätystä kullekin alukselle on laadittava kierrätysuunnitelma. Aluskierrätysuunnitelmassa on käsiteltävä kaikkia aluskohtaisia näkökohtia, jotka eivät sisälly aluskierrätyslaitoksen suunnitelmaan tai jotka edellyttävät erityisiä menettelyjä. Artiklan 2 kohdassa säädetään aluskierrätysuunnitelman sisältövaatimuksista. Sisältövaatimukset ovat yleissopimuksen 9 sääntöä vastaavat. Sen sijaan aluskierrätysasetuksessa ei ole säännöksiä suunnitelman laatimisessa käytettävistä kielistä. Aluskierrätysasetuksen mukaisesti suunnitelma voidaan hyväksyä hiljaisesti tai nimenomaisesti. Suunnitelman hyväksymistä koskevat määräajat määräytyvät aluskierrätysasetuksen mukaan kansallisesti asetettujen vaatimusten mukaisesti, kun taas säännössä asetetaan täsmälliset määräajat hiljaisen hyväksymismenettelyn eri käsittelyvaiheille. Suomessa ei ole käytössä hiljaista hyväksymismenettelyä.

Aluskierrätysuunnitelman hyväksymisestä säädetään nykyisin jätelain 108 a §:n 2 momentissa. Sen mukaan aluskierrätysuunnitelman hyväksymisestä on tehtävä kirjallinen päätös. Suunnitelman käsittelyn määräaajoista ei ole annettu erillisiä säännöksiä. Säännöksen olisi tehtävä yleissopimuksen liitteen 9 säännöstä johtuvat tarpeelliset muutokset. Lisäksi jätelakiin esitetään lisättäväksi uusi 108 b §, jossa säädettäisiin velvollisuudesta laatia yleissopimuksen mukainen aluskierrätysuunnitelma ja sen käännettämisestä ja siihen siirrettäisiin myös nykyisen 108 a §:n 2 momentti.

Sääntö kuuluu kokonaisuudessaan lainsäädännön alaan.

C-osa – Katsastukset ja todistuskirjojen antaminen

10 sääntö. *Katsastukset.* Säännössä määrätään aluksille tehtävistä katsastuksista, joita ovat peruskatsastus, määräaikaikatsastus, lisäkatsastus ja loppukatsastus. Peruskatsastus tehdään ennen aluksen käyttöönottoa tai ennen vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan kansainvälisen todistuskirjan myöntämistä ja siinä varmistetaan, että alusten vaarallisten materiaalien luettelon I osa vastaa yleissopimuksen vaatimuksia. Alukselle tehdään myös määräaikaikatsastuksia hallinnon vahvistamin määräajoin.

Lisäkatsastus tehdään aluksen omistajan pyynnöstä. Lisäkatsastuksessa varmistetaan, että kaikki muutokset on tehty niin, että alus on edelleen tämän yleissopimuksen vaatimusten mukainen, ja että luettelon I osaa muutetaan tarpeen mukaan. Loppukatsastus tehdään alukselle ennen sen poistamista käytöstä ja ennen kuin aluksen purkaminen aloitetaan. Loppukatsastuksessa todennetaan muun muassa, että vaarallisten materiaalien luettelo on yleissopimuksen vaatimusten mukainen, että aluskierrätysuunnitelman tiedot vastaavat

vaarallisten materiaalien luettelossa esiintyviä tietoja ja että aluskierrätyslaitoksella, jossa alus puretaan, on voimassa oleva lupa.

Aluskierrätysasetuksen 8 artiklan 3–7 kohdissa on vastaavat määräykset perus-, määräaika-, lisä- ja loppukatsastuksista. Asetuksessa kuitenkin edellytetään, että katsastuksissa varmistetaan, että vaarallisten materiaalien luettelo vastaa asetuksen vaatimuksia, kun taas yleissopimuksen mukaisessa katsastuksessa varmistetaan, että vaarallisten materiaalien luettelo on yleissopimuksen mukainen, vaikkakin katsastusten sisältö on pitkälti sama. Alus olisi siten katsastettava sekä Hongkongin yleissopimuksen että aluskierrätysasetuksen mukaisesti.

Säädöksissä on lisäksi sellainen ero, että yleissopimuksen mukaan loppukatsastuksessa todennetaan, että alus kierrätetään yleissopimuksen mukaisen luvan saaneessa aluskierrätyslaitoksessa, kun asetuksessa edellytetään purkamista eurooppalaisessa luettelossa olevassa laitoksessa. Tästä voi syntyä tilanne, että aluskierrätyslaitos saa Hongkongin yleissopimuksen mukaisen luvan toimia sopimuksen mukaisena laitoksena, mutta sitä ei hyväksyttäisi eurooppalaiseen luetteloon, jolloin yleissopimuksen mukaan alus voitaisiin purkaa tässä laitoksessa. EU:n aluskierrätysasetus kuitenkin estää tämän. Hongkongin yleissopimuksen 1 artikla mahdollistaa alusten kierrätystä koskevien tiukempien säännösten soveltamisen, joten asetuksen tiukemmat säännökset eivät ole Hongkongin yleissopimuksen kannalta ongelmallisia.

Kansallisesti katsastuksista säädetään alusturvallisuuslaissa. Lain 53 §:n mukaan alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi, ja katsastuksessa varmistetaan, että alus täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimukset. Katsastuksessa sovelletaan, mitä Suomea sitovissa kansainvälisissä yleissopimuksissa, kuten MARPOL-yleissopimuksessa säädetään. Säännökseen lisättäisiin nimenomainen maininta Hongkongin yleissopimuksesta.

Säännön 2 kohdan mukaan katsastukset tehdään ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeistukset. Viranomaiset vastaavat katsastusten tekemisestä, mutta katsastukset voidaan siirtää tähän tarkoitukseen nimettyjen katsastajien tai sen hyväksymien organisaatioiden tehtäväksi. Jos valtuutus tehdään, sen tulisi kattaa ainakin valtuus vaatia katsastamaansa alusta noudattamaan yleissopimuksen määräyksiä ja valtuus suorittaa katsastuksia ja tarkastuksia sopimuspuolena olevan satamavaltion asianomaisten viranomaisten pyynnöstä. Myös aluskierrätysasetuksen 8 artiklan mukaan hallinto voi valtuuttaa hyväksytyyn laitoksen tekemään katsastuksen.

Alusturvallisuuslain 43 ja 53 §:n valtuutussäännösten nojalla Liikenne- ja viestintävirasto on antanut tarkempia teknisiä määräyksiä katsastuksista, joita voidaan tarvittaessa muuttaa Hongkongin yleissopimuksen edellyttämällä tavalla. Alusturvallisuuslain 36 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa hyväksytyyn luokituslaitoksen suorittamaan katsastuksen. Myös Hongkongin yleissopimuksen mukaiset katsastukset voitaisiin siten antaa tehtäväksi hyväksytylle luokituslaitokselle. Alusturvallisuuslain 37 §:ssä säädetään siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää tiettyjen kansainvälisten yleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Saman pykälän mukaan näiden yleissopimusten sopimuspuolen lipun alla purjehtiva alus voidaan katsastaa Suomessa, jos aluksen lippuvaltion asianomainen viranomainen sitä pyytää. Pykälään ehdotetaan lisättävän viittaus Hongkongin yleissopimukseen.

Säännön 4 kohdan mukaan hallinnon on varmistettava, että katsastus on kattava ja tehokas. Aluskierrätysasetuksessa ei ole vastaavaa määräystä. Alusturvallisuuslain 36 § edellyttää, että Liikenne- ja viestintävirasto toimii yhteistyössä valtuuttamansa hyväksytyyn luokituslaitoksen

kanssa luokituslaitoksen sääntöjen laatimisessa ja menettelytapojen käyttöönottamisessa sekä neuvottelee sen kanssa yhdenmukaisen tulkinnan saavuttamiseksi kansainvälisistä sopimuksista.

Säännön 5 kohdan mukaan peruskatsastukset ja määräaikaikatsastukset tulisi sovittaa yhteen IMO:n muissa sovellettavissa säädöksissä vaadittavien katsastusten kanssa. Aluskierrätysasetuksessa ei ole vastaavaa määräystä. Käytännössä katsastukset harmonisoidaan ja IMO on antanut katsastusten harmonisoinnista ohjeen ”Harmonized System of Survey and Certification”, joiden huomioon ottamisesta säädetään alusturvallisuuden valvontalaissa. Kansallisia lainsäädäntötoimia ei tarvita. Käytännössä eri katsastuksia tehdään mahdollisimman pitkälti yhden katsastuskerran aikana.

Sääntö kuuluu 5 kohtaa lukuun ottamatta lainsäädännön alaan.

11 sääntö. *Todistuskirjojen myöntäminen ja vahvistaminen.* Säännössä määrätään aluksille katsastuksen jälkeen myönnettävistä todistuskirjoista. Säännön 1 kohdan mukaan perus- tai määräaikaikatsastuksen jälkeen alukselle myönnetään vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan kansainvälinen todistuskirja. Todistuskirjan myöntää hallinto tai sen valtuuttama laitos. Säännön 2 kohdassa määrätään omistajan pyynnöstä vahvistettavasta todistuskirjasta lisäkatsastuksen jälkeen.

Säännön 3–5 kohdissa on tarkempia määräyksiä uuden todistuskirjan voimassaolosta riippuen siitä, milloin määräaikaikatsastus tehdään ja milloin voimassa oleva todistuskirja on menossa umpeen. Lisäksi 6–9 kohdissa määrätään todistuskirjan voimassaolon jatkamisesta tilanteissa, jossa uutta todistuskirjaa ei voida antaa ennen edellisen todistuskirjan voimassaolon päättymistä tai jossa alus ei ole todistuskirjan voimassaolon päättyessä satamassa, jossa se on määrätty katsastaa, sekä lyhyitä matkoja liikennöiville aluksille.

Säännön 10 kohdassa määrätään uusien todistuskirjojen päiväämisestä tietyissä hallinnon määräämissä erityistilanteissa. Säännön 11 kohdassa määrätään loppukatsastuksen jälkeen myönnettävästä kierrätyskelpoisuuden osoittavasta kansainvälisestä todistuskirjasta. Säännön 12 kohdan mukaan sopimuspuolen on hyväksyttävä toisen sopimuspuolen määräysvallassa myönnetty todistuskirja ja pidettävä sitä yhtä pätevänä kuin niiden itsensä myöntämää todistuskirjaa. Joko hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama henkilö tai organisaatio myöntää todistuskirjat tai vahvistaa ne. Säännössä on kyse siitä, että toisten sopimuspuolten todistuskirjat hyväksytään satamavaltiotarkastuksissa.

Aluskierrätysasetuksen 9 artiklassa on vastaavat todistuskirjoja koskevat määräykset. Yleissopimuksen ja aluskierrätysasetuksen todistuskirjat eivät kuitenkaan ole täysin yhteneväiset. Asetus edellyttää, että aluksella on asetuksen mukainen inventaariotodistuskirja, joka sisältää vaarallisten materiaalien luettelon, kun Hongkongin yleissopimus edellyttää sopimuksen mukaista vaarallisten materiaalien luetteloa koskevaa todistuskirjaa. Molemmissa säädöksissä edellytetään myös kierrätyskelpoisuuden osoittavaa todistuskirjaa. Tästä erosta johtuen Hongkongin yleissopimuksen tullessa kansainvälisesti voimaan on kansainvälisessä liikenteessä olevalla Suomen lipun alla purjehtivalla aluksella oltava sekä Hongkongin yleissopimuksen että aluskierrätysasetuksen mukaiset vaarallisten materiaalien luetteloa koskevat todistuskirjat. Lisäksi jos suomalainen alus viedään purettavaksi Suomen ulkopuolelle, on sillä oltava Hongkongin yleissopimuksen edellyttämä kierrätyskelpoisuustodistus. Aluskierrätysasetuksen 9 artiklan 9 kohdassa edellytetään lisäksi, että todistukseen liitetään vaarallisten materiaalien luettelo ja aluskierrätysuunnitelma.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a lukuun ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, jossa säädettäisiin Hongkongin yleissopimuksen mukaisista todistuskirjoista. Alusturvallisuuslain nojalla alukselle tehdään katsastus, jonka perusteella myönnetään todistuskirjat. Alusturvallisuuslain 57 §:n 2 momenttiin sisältyy valtuus, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa. Tämä valtuutus kattaa myös Hongkongin yleissopimuksen nojalla annettavat todistuskirjat.

Säännön 1, 2, 11 ja 12 kohdat kuuluvat lainsäädännön alaan.

12 sääntö. *Toisen sopimuspuolen myöntämä tai vahvistama todistuskirja.* Säännössä 12 on määräykset siitä, että toinen sopimuspuoli voi hallinnon pyynnöstä teettää aluksen katsastuksen, ja myöntää todistuskirjat sekä näiden tehtävien valtuuttamisesta. Todistuskirjassa on mainittava, että se on myönnetty hallinnon pyynnöstä, ja sillä on sama todistusvoima kuin hallinnon myöntämällä todistuskirjalla. Todistuskirjaa ei voida kuitenkaan myöntää sellaisen valtion lipun alla purjehtivalle alukselle, joka ei ole yleissopimuksen sopimuspuoli.

Aluskierrätysasetuksessa ei ole vastaavaa säännöstä. Alusturvallisuuslain 6 luvun 37 §:ssä säädetään siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981, jäljempänä *SOLAS-yleissopimus*), MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen (SopS 52/1968) tai painolastivesiyleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi Hongkongin yleissopimus sekä se, että katsastuksen perusteella voitaisiin myöntää todistuskirjat, ja ne tunnustettaisiin samanarvoisiksi kuin alusturvallisuuslain 6 luvun perusteella myönnetyt todistuskirjat.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

13 sääntö. *Todistuskirjojen muoto.* Säännössä 13 määrätään todistuskirjojen muodosta ja siitä, millä kielellä todistuskirjat laaditaan. Jos käytetty kieli on jokin muu kuin englanti, ranska tai espanja, tekstissä on oltava käännös jollekin näistä kielistä. Käännöstä ei tarvita niiden aluksille, jotka liikennöivät vain kotimaan liikenteessä eikä niille aluksille, jotka puretaan sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvassa aluskierrätyslaitoksessa.

Aluskierrätysasetuksen 17 artiklan 2 kohdassa on vastaava vaatimus, mutta asetuksessa ei ole yleissopimusta vastaavia poikkeuksia käännöksen osalta. Asetus on tältä osin tiukempi kuin yleissopimus, eikä lainsäädäntötoimia tarvita.

Sääntö ei kuulu lainsäädännön alaan.

14 sääntö. *Todistuskirjojen voimassaoloaika.* Säännössä määrätään, miten pitkäksi aikaa yleissopimuksen mukaiset todistuskirjat voidaan myöntää, ja todistuskirjojen voimassaolosta tietyissä erityistapauksissa. Vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja voidaan säännön mukaan myöntää enintään viiden vuoden määräajaksi ja kierrätyskelpoisuustodistus enintään kolmen kuukauden määräajaksi.

Säännön 1 kohdassa määrätään siitä, milloin vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva kansainvälinen todistuskirja lakkaa olemasta voimassa. Tällaisia tilanteita ovat ensinnäkin se, että alus ei merkittävältä osiltaan vastaa todistuskirjan tietoja, esimerkiksi silloin, kun vaarallisten materiaalien luettelon I osaa ei ole ylläpidetty asianmukaisesti. Todistuskirja lakkaa olemasta voimassa myös silloin, jos alus siirtyy toisen valtion lipun alle. Uusi todistuskirja myönnetään vain, jos uuden todistuskirjan myöntävä sopimuspuoli vakuuttaa siitä, että alus vastaa yleissopimuksen vaatimuksia. Todistuskirja lakkaa olemasta voimassa, jos määräaikaikatsastusta ei ole suoritettu tarvittavin väliajoin tai jos todistuskirjaa ei ole hyväksytty 11 tai 12 määräysten vaatimusten mukaisesti.

Säännön 2 kohdan mukaan vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva kansainvälinen todistuskirja myönnetään hallinnon määräämäksi ajaksi, joka ei saa ylittää viittä vuotta.

Säännön 3 kohdan mukaisesti kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja on voimassa hallinnon määräämän ajan, kuitenkin korkeintaan kolme kuukautta. Säännön 4 kohdan mukaan kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja lakkaa kuitenkin olemasta voimassa, jos aluksen kunto ei merkittävältä osiltaan vastaa todistuskirjassa esitettyjä tietoja. 5 kohdan mukaisesti todistuskirjan voimassaoloaikaa voidaan jatkaa tietyistä paikasta aluksen kierrätyslaitokseen päättyvää matkaa varten.

Aluskierrätysasetuksen 10 artiklassa on pääosin vastaavat säännökset. Asetuksessa ei kuitenkaan säädetä vaarallisia materiaaleja koskevan todistuskirjan voimassaolon lakkaamisesta aluksen lippuvaltion vaihtuessa tai jos todistuskirjaa ei ole hyväksytty vaatimusten mukaisesti. Todistuskirjan lakkaamisesta lippuvaltion vaihtumisen yhteydessä säädetään alusturvallisuuslain 59 §:n 2 momentissa. Kansallista säännöstä ei tarvita jälkimmäisestä tilanteesta, koska on itsestään selvää, että todistuskirjan voimassaolo raukeaa, jos katsastuksessa havaitaan, että alus ei täytä tarvittavia vaatimuksia.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 2 §:ään ehdotetaan säännöstä Hongkongin yleissopimuksen mukaisten todistuskirjojen voimassaolon pituudesta. Alusturvallisuuslain 57 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi todistusten voimassaolosta ja voimassaolon jatkamisesta.

LUKU 3 – ALUSKIERRÄTYSLAITOKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

15 sääntö. *Aluskierrätyslaitoksen valvonta.* Säännön 1 kohdan mukaan jokaisen sopimuspuolen tulee laatia tarvittavat lait, määräykset ja standardit sen varmistamiseksi, että aluskierrätyslaitokset on suunniteltu ja rakennettu ja että niitä käytetään turvallisella ja ympäristön kannalta asianmukaisella tavalla tämän yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Säännön 2 kohdan mukaan jokaisen sopimuspuolen tulee perustaa mekanismi luvan myöntämistä varten aluskierrätyslaitoksille asianmukaisin edellytyksin sen varmistamiseksi, että tällaiset aluskierrätyslaitokset täyttävät yleissopimuksen vaatimukset.

Säännön 3 kohdassa edellytetään jokaisen sopimuspuolen perustavan mekanismin sen varmistamiseksi, että aluskierrätyslaitokset noudattavat yleissopimuksen liitteen 3 luvun vaatimuksia, joihin kuuluu tarkastusta, seurantaa ja täytäntöönpanoa koskevien määräysten laadinta ja tehokas toteuttaminen, mukaan lukien pääsy- ja näytteenottovaltuudet. Tällainen mekanismi voi sisältää auditoinnin, jonka suorittaa toimivaltainen viranomainen tai

viranomaiset tai sopimuspuolen hyväksymä luokituslaitos ottaen huomioon IMO:n kehittämät ohjeistukset. Näiden auditointien tulokset tulisi antaa IMO:lle tiedoksi.

Säännön 4 kohdan mukaan jokaisen sopimuspuolen tulee nimetä yksi tai useampi toimivaltainen viranomais- ja yksi yhteispiste, jota järjestö, yleissopimuksen sopimuspuolet ja muut asianosaiset tehot käyttävät asioissa, jotka koskevat kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa toimivia aluskierrätyslaitoksia.

Aluskierrätysasetuksen 18 artiklan nojalla jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset ja hallinnot, jotka vastaavat asetuksen soveltamisesta, ja ilmoitettava nimeämisestä komissiolle. Myös muutoksista on ilmoitettava komissiolle. Aluskierrätysasetuksen mukaisista viranomaisista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja jätelaissa. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa aluskierrätysasetuksessa tarkoitetun hallinnon tehtävistä ja aluehallintovirastot toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä.

Jätelain 108 a §:ssä säädetään viranomaisten tehtävistä aluskierrätysasetuksen toimeenpanossa. Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 11 alakohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomais- ja yksi yhteispiste, jota järjestö, yleissopimuksen sopimuspuolet ja muut asianosaiset tehot käyttävät asioissa, jotka koskevat kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa toimivia aluskierrätyslaitoksia, on se aluehallintovirasto, joka myöntää aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisen luvan. Mainitun pykälän mukaan Suomen ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto toimivat yhteistyössä aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa tarkoitetun aluskierrätysasetuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi. Suomen ympäristökeskus seuraa aluskierrätysasetuksen toimeenpanoa Suomessa ja toimii tarvittaessa asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi aluskierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen.

Ympäristönsuojelulain 23 §:n mukaisesti valtion lupaviranomaisen (aluehallintovirasto) myöntämän luvan toimivaltaisena valvontaviranomaisena on valtion valvontaviranomais- (elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus).

Ympäristönsuojelulain 168 §:n mukaan ympäristönsuojelulain nojalla luvan saanut toiminta tulee tarkastaa säännöllisesti määräaikaistarkastuksin. Tarkastus on ympäristönsuojelulain 169 §:n nojalla tehtävä myös onnettomuus-, haitta- tai rikkomustilanteessa, jos on aihetta olettaa, että toiminnasta aiheutuu terveyshaittaa tai merkittävää muuta ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa. Ympäristönsuojelulain 172 §:n mukaisesti valvonta- ja lupaviranomaisilla on laajat tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudet. Viranomaisilla on oikeus tehtävänsä suorittamiseksi mm. saada tarpeellisia tietoja viranomaisilta ja toiminnanharjoittajalta, suorittaa mittauksia ja ottaa näytteitä, päästä paikkaan, jossa toimintaa harjoitetaan, tarkkailla toimintaa sekä sen päästöjä ja ympäristövaikutuksia sekä tehdä tarkastuksia edellä mainittuja keinoja käyttäen. Valvontaan ei sisälly nimenomaisia vaatimuksia auditoinnista. Ympäristönsuojelulain valvontasäännökset kattavat 15 säännön vaatimukset. Varsinais-Suomen ELY-keskus on tarkoitus ilmoittaa IMO:lle 4 kohdan mukaiseksi yhteispisteeksi siihen saakka, kunnes uusi virasto aloittaa.

Ympäristönsuojelulain 221 a §:n mukaan työsuojeluviranomais- ja yksi yhteispiste, jota järjestö, yleissopimuksen sopimuspuolet ja muut asianosaiset tehot käyttävät asioissa, jotka koskevat kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa toimivia aluskierrätyslaitoksia, on se työsuojeluviranomais- ja yksi yhteispiste, jota järjestö, yleissopimuksen sopimuspuolet ja muut asianosaiset tehot käyttävät asioissa, jotka koskevat kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa toimivia aluskierrätyslaitoksia, jota valvoo aluspurkamon osalta työsuojelua koskevien säännösten noudattamista siten kuin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa (44/2006) säädetään.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan, mutta ei edellytä lainsäädäntötoimia.

16 sääntö. *Luvan myöntäminen aluskierrätyslaitoksille.* Säännön 1 kohdan mukaan sopimuspuoli myöntää IMO:n laatimat ohjeistukset huomioon ottaen luvan aluskierrätyslaitoksille, jotka kierrättävät yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia tai aluksia, joita kohdellaan vastaavasti 3 artiklan 4 kohdan nojalla. Säännön 2 kohdan mukaan luvan myöntää toimivaltainen viranomainen tai viranomaiset, ja tähän on sisällyttävä yleissopimuksessa edellytetty asiakirjojen vahvistaminen ja laitoksen tarkastus. Toimivaltainen viranomainen tai viranomaiset voivat kuitenkin antaa luvan myöntämisen aluskierrätyslaitoksille hyväksymiensä tahojen vastuulle. Säännön 3 kohdan mukaisesti sopimuspuolen tulee ilmoittaa IMO:lle erityisistä velvollisuuksista ja ehdoista, joita sisältyy hyväksytyille tahoille siirrettyyn toimivaltaan, jotta IMO voi antaa nämä tiedoksi sopimuspuolille.

Säännön 4 kohdan mukaan lupa on laadittava yleissopimuksen lisäyksessä 5 esitetyn mallin mukaisesti. Jos käytetty kieli on jokin muu kuin englanti, ranska tai espanja, tekstissä on oltava käänös jollekin näistä kielistä. Säännön 5 kohdan mukaisesti lupa on voimassa sopimuspuolen määrittelemän ajan, mutta enintään viisi vuotta. Sopimuspuoli määrittelee ehdot luvan myöntämiselle, peruuttamiselle, keskeyttämiselle, muuttamiselle ja uusimiselle sekä antaa nämä ehdot tiedoksi aluskierrätyslaitoksille. Jos aluskierrätyslaitos kieltäytyy toimivaltaisen viranomaisen tai viranomaisten tai niiden puolesta toimivan hyväksytytalon suorittamasta tarkastuksesta, lupa keskeytetään tai peruutetaan. Säännön 6 kohdan mukaan aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle, jos vaaratilanteet tai aluskierrätyslaitoksessa toteutetut toimet johtavat siihen, että luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty. Toimivaltainen viranomainen tai viranomaiset voivat tällöin päättää keskeyttää tai peruuttaa luvan tai edellyttää aluskierrätyslaitokselta korjaavia toimia.

Aluskierrätysasetuksen 14 artiklassa säädetään luvan myöntämisestä jäsenvaltiossa sijaitsevalle aluskierrätyslaitokselle. Sen mukaan toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä lupa harjoittaa aluskierrätystä alueellaan sijaitseville aluskierrätyslaitoksille, jotka täyttävät 13 artiklassa säädetyt vaatimukset. Lupa voidaan myöntää enintään 5 vuodeksi kerrallaan ja uusia samalla tavoin. Aluskierrätysasetuksessa ei säädetä tarkemmin luvan mallia koskevista vaatimuksista, eikä luvan laatimisessa käytettävistä kielistä.

Mikä hyvänsä muun asianomaisten kansallisen tai unionin oikeuden säännösten ja määräysten nojalla myönnetty lupa voidaan yhdistää aluskierrätysasetuksen 14 artiklan nojalla myönnetyn luvan kanssa yhteiseksi luvaksi, jos näin menetellen voidaan välttää tilanne, jossa aluskierrätyslaitoksen toiminnanharjoittajan tai aluskierrätysyrityksen tai toimivaltaisen viranomaisen on annettava samat tiedot tai tehtävä sama työ uudelleen. Näissä tapauksissa luvan voimassaoloaikaa voidaan pidentää ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun lupajärjestelmän mukaisesti, kuitenkin enintään viideksi vuodeksi.

Jos aluskierrätyslaitos ei enää noudata aluskierrätysasetuksen 13 artiklassa säädettyjä vaatimuksia, kyseisen kierrätyslaitoksen sijaintipaikan jäsenvaltion on keskeytettävä tai peruutettava kyseiselle alusten kierrätyslaitokselle myönnetty lupa tai vaadittava asianomaista aluskierrätysyritystä toteuttamaan korjaavia toimia, ja ilmoitettava asiasta viipymättä komissiolle.

Ympäristönsuojelulain mukaisesti aluskierrätyslaitoksen lupa-asiassa toimivaltainen lupaviranomainen on valtion lupaviranomainen (aluehallintovirasto). Aluskierrätyslaitoksen lupa-asia käsitellään ympäristönsuojelulaissa tarkoitettuna ympäristölupa-asiana. Ympäristönsuojelulaissa aluskierrätyslaitoksesta käytetään nimikettä aluspurkamo. Alusten

purkamista koskevista erityissäännöksistä säädetään ympäristönsuojelulain 221 a §:ssä, jonka mukaan lupa-asian käsittelyssä on otettava huomioon aluskierrätysasetuksen 13 artiklassa säädetty ympäristönsuojeluun liittyvät vaatimukset. Tämän ohella luvan myöntäminen edellyttää, että työsuojeluviranomainen katsoo lausunnossaan, että aluspurkamo täyttää aluskierrätysasetuksen työsuojelua koskevat vaatimukset ja puoltaa luvan myöntämistä. Aluskierrätystä koskeva lupa on peruutettava, kun työsuojeluviranomainen katsoo, että asetuksen työsuojelua koskevat vaatimukset eivät enää täyty. Lisäksi voimassa ovat ympäristönsuojelulain 93 §:ssä säädetty luvan peruuttamista koskevat säännökset.

Vaatimukset luvan myöntämisestä, myöntämisen perusteista, luvan peruuttamisesta ehdoista sekä luvan laatimisessa käytettävistä kielistä kuuluvat lainsäädännön alaan. Jätelain 108 a §:ään ja ympäristönsuojelulain 221 a §:ään lisättäisiin tarvittavat säännökset Hongkongin yleissopimuksen mukaisen luvan myöntävästä viranomaisesta, luvan myöntämisen edellytyksistä, sen kestosta ja kielivaatimuksista.

17 sääntö. *Yleiset vaatimukset.* Säännön 1 kohdan mukaan aluskierrätyslaitosten, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, tulee perustaa IMO:n laatimat ohjeistukset huomioon ottaen hallintajärjestelmät, menettelyt ja menetelmät, joista ei aiheudu terveystorjuntaa kyseessä oleville työntekijöille tai aluskierrätyslaitoksen läheisyydessä asuvalle väestölle ja jotka ehkäisevät, vähentävät, saattavat mahdollisimman vähiin ja, niin pitkälti kuin käytännössä mahdollista, poistavat ympäristölle haitallisia vaikutuksia, joita aluskierrätyksestä aiheutuu.

Säännön 2 kohdassa asetetaan vaatimuksia, joita luvan saaneen aluskierrätyslaitosten on noudatettava yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten tai 3 artiklan 4 kohdan nojalla vastaavasti kohdeltavien alusten osalta. Säännön mukaan aluskierrätyslaitokset voivat hyväksyä ainoastaan aluksia, jotka noudattavat yleissopimusta tai jotka täyttävät yleissopimuksen vaatimukset, hyväksyä voidaan ainoastaan aluksia, joita niillä on lupa kierrättää ja niiden on pidettävä niiden lupa-asiakirjat saatavilla, jos niitä pyytää aluksen omistaja, joka harkitsee aluksen kierrättämistä kyseisessä kierrätyslaitoksessa.

Aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään pääosin 17 sääntöä vastaavista vaatimuksista. Lisäksi artiklan 3 kohdassa säädetään komission toimivallasta hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan aluskierrätyksen suunniteltua aloittamista koskevan ilmoituksen muoto ja aluskierrätyksen loppuunsaattamisilmoituksen muoto. Komissio on antanut täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/2324 aluskierrätyksen suunniteltua aloittamista koskevan ilmoituksen muodosta ja täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/2322 aluskierrätyksen loppuunsaattamisilmoituksen muodosta.

Aluskierrätysasetuksen vaatimuksia noudatetaan sellaisenaan aluskierrätyslaitoksen toimintaa koskevissa vaatimuksissa, joten säännön perusteella ei ole tarvetta antaa kansallisia säännöksiä. Työturvallisuuslainsäädäntö ohjaa turvalliseen työn tekemiseen. Työturvallisuuslaissa (738/2002), joka on työturvallisuutta sääntelevä yleislaki, säädetään esimerkiksi työnantajan yleisestä huolehtimisvelvollisuudesta, työn vaarojen selvittämisestä ja arvioinnista, erityistä vaaraa aiheuttavasta työstä, työympäristön ja työn suunnittelusta, työntekijälle annettavasta opetuksesta ja ohjauksesta sekä henkilönsuojainten käytöstä. Työturvallisuuslain 8 §:n mukaan työnantajan yleiseen huolehtimisvelvollisuuteen kuuluu 1) vaara- ja häirtatekijöiden syntyminen estäminen, 2) vaara- ja häirtatekijöiden poistaminen tai, jos tämä ei ole mahdollista, niiden korvaaminen vähemmän vaarallisilla tai vähemmän haitallisilla, 3) yleisesti vaikuttavien työsuojelutoimenpiteiden toteuttaminen ennen yksilöllisiä ja 4) tekniikan ja muiden käytettävissä olevien keinojen kehittämisen huomioon ottaminen.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Ympäristönsuojelulain 221 a §:ään lisättäisiin kyseinen sääntö yhdeksi aluspurkamion lupaharkinnassa huomioon otettavaksi vaatimukseksi.

18 sääntö. *Aluskierrätyslaitoksen suunnitelma.* Säännössä asetetaan aluskierrätyslaitoksen suunnitelmaa koskevat sisältövaatimukset. Luvan saaneen aluskierrätyslaitoksen tulee laatia aluskierrätyslaitoksen suunnitelma. Suunnitelman hyväksyy aluskierrätysyrityksen johtokunta tai asiaankuuluva hallintoelin. Säännössä annetaan myös suunnitelman sisältövaatimukset, joissa tulee ottaa huomioon IMO:n laatimat ohjeistukset.

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 17 kohdassa säädetään aluskierrätyslaitoksen suunnitelman määritelmästä. Sen mukaisesti aluskierrätyslaitoksen suunnitelmalla tarkoitetaan aluskierrätyslaitoksen toiminnanharjoittajan laatimaa ja aluskierrätysyrityksen johtokunnan tai asianmukaisen hallintoelimen hyväksymää suunnitelmaa, jossa kuvataan aluskierrätyslaitoksen aluskierrätyslaitoksessa käytettävät toimintaprosessit ja -menettelyt ja jossa käsitellään erityisesti työntekijöiden turvallisuutta ja koulutusta, ihmisten terveyden ja ympäristön suojelua, henkilöstön tehtäviä ja vastuita, hätätilannevalmiutta ja hätätilannevalmiutta sekä seuranta-, raportointi- ja kirjaamisjärjestelmiä ja jossa on otettu huomioon asiaa koskevat IMO:n ohjeet ja päätöslauselmat. Aluskierrätysasetuksen 13 ja 14 artiklan mukaan aluskierrätyslaitoksen suunnitelman laatiminen on edellytys sille, että aluskierrätyslaitos voidaan hyväksyä eurooppalaiseen luetteloon.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Ympäristönsuojelulain 221 a §:ään lisättäisiin kyseinen sääntö yhdeksi aluspurkamion lupaharkinnassa huomioon otettavaksi vaatimukseksi.

19 sääntö. *Ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisten vaikutusten ehkäiseminen.* Säännön mukaan luvan saaneen aluskierrätyslaitoksen tulee laatia ja soveltaa menettelyjä, joiden tarkoituksena on 1) ehkäistä räjähdyksiä, tulipaloja ja muita vaarallisia olosuhteita varmistamalla tulityöturvallisten olosuhteiden ja menettelyjen luominen, ylläpito ja seuranta koko aluskierrätysajan ajan, 2) estää vaarallisista tiloista ja muista vaarallisista olosuhteista aiheutuva haitta varmistamalla turvallisten suljettujen tilojen ja niihin liittyvien menettelyjen luominen, ylläpito ja seuranta koko aluskierrätysajan ajan, mukaan lukien rajatut ja eristetyt tilat, 3) estää muita onnettomuuksia, ammattitautteja ja loukkaantumisia tai muita ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisia vaikutuksia ja 4) estää koko aluskierrätysajan valumat tai vuodot, jotka voivat aiheuttaa haittaa ihmisten terveydelle ja/tai ympäristölle. Menettelyjen laatimisessa tulee ottaa huomioon IMO:n laatimat ohjeistukset.

Aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 1 kohdan b, d, f ja i alakohtaan sisältyy vastaavat säännökset. Sääntöä tukevat lisäksi jätelain 2 luvussa säädetyt hyödynnettävän jätehuollon yleiset velvollisuudet ja periaatteet kuten jätteen haltijan selvilläolo- ja tiedonantovelvollisuutta (12 §) ja jätteestä ja jätehuollosta aiheutuvan vaaran ja haitan ehkäisemistä (13 §) koskevat säännökset. Muu työturvallisuuslainsäädäntö tukee säännössä asetettuja vaatimuksia. Työturvallisuuslaissa säädetään esimerkiksi työn vaarojen selvittämisestä ja arvioinnista (10 §), kemiallisista tekijöistä ja työssä käytettävistä vaarallisista aineista (38 §), biologisista tekijöistä (39 §), onnettomuuden vaaran torjunnasta (44 §) sekä hälytys-, turvallisuus- ja pelastusvälineistä ja -ohjeista (45 §). Myös esimerkiksi räjähdyskelpoisten ilmaseosten työntekijöille aiheuttaman vaaran torjunnasta annettu valtioneuvoston asetus (576/2003) täydentää tätä sääntelyä.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Ympäristönsuojelulain 221 a §:ään lisättäisiin kyseinen sääntö yhdeksi aluspurkamion lupaharkinnassa huomioon otettavaksi vaatimukseksi.

20 sääntö. *Turvallinen ja ympäristön kannalta asianmukainen vaarallisten materiaalien käsittely.* Säännön 1 kohdan mukaan luvan saaneen aluskierrätyslaitoksen on varmistettava sellaiseen alukseen sisältyvien kaikkien vaarallisten materiaalien turvallisen ja ympäristön kannalta asianmukainen poistaminen, jolle on annettu todistuskirja 11 tai 12 säännön mukaisesti. Kierrätystoiminnasta vastuussa olevan henkilön tai henkilöiden ja työntekijöiden on tunnettava yleissopimuksen vaatimukset, jotka liittyvät heidän tehtäviinsä, ja erityisesti aktiivisesti hyödynnettävä vaarallisten materiaalien luetteloa ja aluskierrätysuunnitelmaa ennen vaarallisten materiaalien poistamista ja sen aikana.

Säännön 2 kohdan mukaan luvan saaneen aluskierrätyslaitoksen on varmistettava ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeistukset, että kaikki luettelossa yksilöidyt vaaralliset materiaalit on eritelty, merkitty, pakattu ja poistettu niin pitkälti kuin mahdollista ennen kuin asianmukaisen koulutuksen saaneet työntekijät, joilla on käytettävissään asianmukaiset varusteet, suorittavat leikkaamisen. Näitä ovat erityisesti 1) vaaralliset nesteet, jäämät ja sedimentit, 2) aineet tai esineet, jotka sisältävät raskasmetalleja, kuten lyijyä, elohopeaa, kadmiumia ja kuusiarvoista kromia, 3) maalit ja pinnoitteet, jotka ovat herkästi syttyviä ja/tai joista aiheutuu myrkkypäästöjä, 4) asbesti ja asbestia sisältävät materiaalit, 5) polyklooribifenyylit (PCB) ja sitä sisältävät materiaalit, jolloin on varmistettava, että tällaisissa toiminnoissa vältetään lämpöä tuottavia laitteita, 6) freonit (CFC) ja halonit⁴⁹, ja 7) muut vaaralliset aineet, joita ei ole lueteltu edellä ja jotka eivät kuulu aluksen rakenteeseen.

Säännön 3 kohdan mukaan luvan saaneen aluskierrätyslaitoksen on järjestettävä ja varmistettava kyseisessä aluskierrätyslaitoksessa kierrätetystä aluksesta poistettujen kaikkien vaarallisten materiaalien ja jätteiden turvallinen ja ympäristön kannalta asianmukainen käsittely. Jätehuoltoa ja jätteiden käsittelyä varten on määriteltävä paikat, jotta voidaan edelleen parantaa materiaalien turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista hallintaa.

Säännön 4 kohdan mukaan kaikki kierrätystoiminnasta syntyneet jätteet on pidettävä erillään kaikista kierrätettävistä materiaaleista ja laitteista, merkittävä, säilytettävä asianmukaisissa olosuhteissa, joista ei aiheudu vaaraa työntekijöille, ihmisten terveydelle tai ympäristölle, ja siirrettävä ainoastaan jätteen käsittelylaitokseen, jolle on myönnetty lupa tällaisten jätteiden käsittelyyn ja loppukäsittelyyn turvallisella ja ympäristön kannalta asianmukaisella tavalla.

Aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 1 kohdan g alakohtaan sisältyy pääosin sääntöä vastaavat säännökset. Aluskierrätysasetuksessa ei kuitenkaan säädetä nimenomaisesti siitä, että kierrätystoiminnasta vastuussa olevan henkilön ja työntekijöiden on tunnettava yleissopimuksen vaatimukset, jotka liittyvät heidän tehtäviinsä, erityisesti vaarallisten materiaalien luettelon ja aluskierrätysuunnitelman hyödyntämistä ennen vaarallisten materiaalien poistamista ja sen aikana. Mainitun artiklan 1 kohdan i alakohdassa on kuitenkin yleisempi vaatimus siitä, että aluskierrätyslaitoksen on huolehdittava työntekijöiden koulutuksesta, ja varmistettava suojalaitteiden käyttö toimien sitä edellyttäessä. Lisäksi jätelain 141 §:n mukaan jätteenkäsittelypaikan toiminnanharjoittajan on nimettävä vastuuhenkilö

⁴⁹ Haloneita koskeva sääntely on vastikään tiukentunut otsonikerrosta heikentävistä aineista ja asetuksen (EY) N:o 1005/2009 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/590 johdosta. Asetuksessa muun muassa kielletään halonien hävittäminen ja veloitetaan ottamaan talteen halonit, kun niitä sisältävä laitteisto poistetaan käytöstä. Haloneita on suuria määriä aluksissa.

toiminnan asianmukaista hoitoa ja käyttöä ja toiminnan seurantaan varten. Vastuuhenkilöllä on oltava riittävä ammattitaito, ja hänen koulutuksestaan on myös huolehdittava.

Sääntöä tukee myös jätelain 2 luvussa säädetyt jätteiden erilliskeräysvelvollisuutta, hyödynnettävän jätteen laadun varmistamista, vaarallisten jätteiden pakkaamis- ja merkitsemisvelvollisuutta sekä vaarallisten jätteiden sekoittamiskieltoa koskevat säännökset. Lisäksi jätelain 28 ja 29 §:ssä säädetään jätehuollon järjestämisvastuusta ja siitä, kenelle jätteen saa luovuttaa.

Työnantajan on oltava tietoinen työpaikan haitta- ja vaaratekijöistä, jotta hän voi huolehtia työn turvallisuudesta työturvallisuuslain edellyttämällä tavalla. Työturvallisuuslaissa säädetään työnantajan velvollisuudesta työn vaarojen selvittämiseen ja arviointiin (10 §). Työnantajan on annettava työntekijälle riittävät tiedot työpaikan haitta- ja vaaratekijöistä sekä huolehdittava siitä, että työntekijä perehdytetään riittävästi muun muassa turvallisiin työtapoihin (14 §). Työturvallisuuslaissa on perussäännökset koskien opetusta ja ohjausta sekä perehdyttämistä, jota työnantajan on annettava työntekijälle (14 §) sekä tiedoista, jotka työntekijöille on annettava esimerkiksi vaarallisista aineista (38 §). Lisäksi valtioneuvoston asetuksilla on annettu useita yksityiskohtaisempia säännöksiä vaarojen selvittämisestä ja arvioinnista sekä työntekijälle annettavasta opetuksesta ja ohjeistuksesta. Tällaista pitkälti EU:n erityisdirektiiveihin pohjautuvaa sääntelyä on esimerkiksi kemiallisista tekijöistä työssä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (715/2001), raskaana olevien, äskettäin synnyttäneiden ja imettävien työntekijöiden suojelemisesta työssä vaaraa aiheuttavilta tekijöiltä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (143/2024) sekä syöpäsairauden vaaraa aiheuttavista, perimää vaurioittavista ja lisääntymiselle vaarallisista tekijöistä työssä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (113/2024), jossa on erikseen säännökset esimerkiksi odottamattomasta altistumisesta (10 §) sekä ennakoitavissa olevasta altistumisesta (11 §).

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Ympäristönsuojelulain 221 a §:ään lisättäisiin kyseinen sääntö yhdeksi aluspurkamion lupaharkinnassa huomioon otettavaksi vaatimukseksi.

21 sääntö. *Hätätilannevalmius ja toiminta hätätilanteissa.* Säännössä edellytetään, että luvan saaneen aluskierrätyslaitoksen on laadittava hätätilannevalmiutta ja toimintaa hätätilanteissa koskeva suunnitelma ja ylläpidettävä sitä. Suunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon aluskierrätyslaitoksen sijainti ja ympäristö sekä jokaiseen aluskierrätystoimintaan liittyvien toimintojen laajuus ja luonne. Suunnitelmassa on lisäksi 1) varmistettava, että hätätilanteessa tarvittavat laitteet ja noudatettavat menettelyt ovat valmiina ja että harjoituksia järjestetään säännöllisesti, 2) varmistettava, että on huolehdittu tiedoista, sisäisestä viestinnästä ja koordinoinnista, joita tarvitaan kaikkien ihmisten ja ympäristön suojelemiseksi aluskierrätyslaitoksessa tapahtuvassa hätätilanteessa, 3) huolehdittava viestinnästä asiaankuuluvan toimivaltaisen viranomaisen tai viranomaisten, naapuruston ja pelastuspalvelujen kanssa ja tietojen antamisesta näille, 4) huolehdittava ensiavusta ja lääkintäavusta, palontorjunnasta ja kaikkien aluskierrätyslaitoksessa olevien ihmisten evakuoinnista sekä saastumisen estämisestä ja 5) huolehdittava asianmukaisen tiedon ja koulutuksen tarjoamisesta kaikille aluskierrätyslaitoksen työntekijöille kaikilla tasoilla ja heidän osaamistaan vastaavalla tavalla, mukaan lukien säännölliset harjoitukset, jotka liittyvät hätätilanteiden ehkäisemiseen, niihin valmistautumiseen ja niissä toimimiseen.

Sääntö vastaa aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 1 kohdan h alakohtaa. Lisäksi sääntöä tukee kansallisesti ympäristönsuojelulaissa tarkoitetut ennalta varautumista sekä toimintaa onnettomuus- ja poikkeustilanteissa koskevat säännökset sekä työturvallisuuslakiin ja

työpaikkojen turvallisuus- ja terveysvaatimuksista annettuun valtioneuvoston asetukseen (577/2003) sisältyvät hätätilanteita koskevat säännökset.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Ympäristönsuojelulain 221 a §:ään lisättäisiin kyseinen sääntö yhdeksi aluspurkamon lupaharkinnassa huomioon otettavaksi vaatimukseksi.

22 sääntö. *Työntekijöiden turvallisuus ja koulutus.* Säännön 1 kohdan mukaisesti luvan saanut aluskierrätyslaitos veloitetaan huolehtimaan työntekijöiden turvallisuudesta varmistamalla muun muassa 1) kaikkiin aluskierrätystoimintoihin tarvittavien henkilökohtaisten suojavarusteiden ja -vaatteiden saatavuus, ylläpito ja käyttö, 2) että tarjolla on koulutusohjelmia, jotta työntekijät voivat suorittaa turvallisesti kaikki heille tehtäväksi annetut aluskierrätystoiminnot ja 3) että kaikki aluskierrätyslaitoksen työntekijät ovat saaneet asianmukaisen koulutuksen ja perehdytyksen ennen minkään aluskierrätystoiminnon suorittamista.

Säännön 2 mukaan luvan saaneen aluskierrätyslaitoksen on tarjottava käyttöön henkilökohtaiset suojavarusteet ja varmistettava niiden käyttö toiminnoissa, joissa niitä vaaditaan. Tällaisia suojavarusteita ovat pääsuojaimet, kasvo- ja silmäsuojaimet, käsi- ja jalkasuojaimet, hengityssuojaimet, kuulosuojaimet, suojaimet radioaktiivisen saastumisen varalta, putoamissuojaimet ja asianmukainen vaatetus.

Säännön 3 kohdan mukaan luvan saaneet aluskierrätyslaitokset voivat järjestää yhteistyössä koulutusta työntekijöille. IMO:n laatimat ohjeistukset huomioon ottaen säännön 1 kohdan 2 alakohdassa mainittujen koulutusohjelmien tulee täyttää seuraavat vaatimukset: 1) ne kattavat kaikki aluskierrätyslaitoksen työntekijät, mukaan lukien urakoitsijat ja palkansaajat, 2) pätevät henkilöt toteuttavat ne, 3) niissä huolehditaan perehdyttämis- ja uudelleen koulutuksesta asianmukaisin väliajoin, 4) niihin sisältyy osanottajien arviointi siitä, miten he ovat ymmärtäneet ja sisäistäneet koulutuksen, 5) niitä arvioidaan määräajoin ja muutetaan tarvittaessa, ja 6) ne dokumentoidaan.

Sääntö vastaa aluskierrätysasetuksen 13 artikla 1 kohdan d kohdan i alakohtaa, jossa vaatimukset kuitenkin esitetään sääntöön verrattuna huomattavasti tiivistetympinä yksilöimättä vaatimuksia.

Työturvallisuuslaissa on perussäännökset työntekijöiden opetusta ja ohjausta koskien. Lisäksi tätä sääntelyä tarkennetaan alemmanasteisissa säädöksissä. Lisäksi työturvallisuuslain 15 §:ssä säädetään työnantajan velvollisuudesta hankkia ja antaa työntekijöiden käyttöön erikseen säädetty vaatimukset täyttävät ja tarkoituksenmukaiset henkilönsuojaimet, jollei tapaturman tai sairastumisen vaaraa voida välttää tai riittävästi rajoittaa työhön tai työolosuhteisiin kohdistuvilla toimenpiteillä. Työnantajan on myös hankittava ja annettava työntekijän käyttöön apuväline tai muu varuste, silloin kun työn luonne, työolosuhteet tai työn tarkoituksenmukainen suorittaminen sitä edellyttävät ja se on välttämätöntä tapaturman tai sairastumisen vaaran välttämiseksi. Henkilönsuojainten valinnasta ja käytöstä työssä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (427/2021) säädetään työssä käytettävien henkilönsuojainten ominaisuuksista, arvioinnista ja valinnasta sekä suojainten turvallisesta käytöstä työssä. Sen lisäksi noudatetaan, mitä henkilönsuojainten käytöstä tietyssä työssä erikseen säädetään.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Ympäristönsuojelulain 221 a §:ään lisättäisiin kyseinen sääntö yhdeksi aluspurkamon lupaharkinnassa huomioon otettavaksi vaatimukseksi.

23 sääntö. *Vaaratilanteista, onnettomuuksista, ammattitaudeista ja kroonisista vaikutuksista raportointi.* Säännön 1 kohdassa veloitetaan luvan saanut aluskierrätyslaitos ilmoittamaan toimivaltaiselle viranomaiselle kaikista sellaisista vaaratilanteista, onnettomuuksista, ammattitaudeista tai kroonisista vaikutuksista, jotka aiheuttavat tai voivat aiheuttaa riskejä työntekijöiden turvallisuudelle, ihmisten terveydelle ja ympäristölle. Säännön 2 kohdan mukaan ilmoituksen on sisällettävä mainituista tilanteista vaikutusten kuvaus, sen syy, toimet, joihin on ryhdytty, seuraukset ja tarvittavat korjaavat toimenpiteet.

Aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 1 kohdan j alakohdan mukaisesti aluskierrätyslaitoksen on pidettävä kirjaa vaaratilanteista, onnettomuuksista, ammattitaudeista ja kroonisista vaikutuksista, ja raportoitava toimivaltaisten viranomaistensa pyynnöstä kaikista vaaratilanteista, onnettomuuksista, ammattitaudeista ja kroonisista vaikutuksista, jotka aiheuttavat tai voivat aiheuttaa riskejä työntekijöiden turvallisuudelle, ihmisten terveydelle ja ympäristölle. Siten sääntö kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Ympäristönsuojelulain 123 §:n nojalla ympäristöluvan varaisesta toiminnasta vastaavan tai jätteen haltijan on ilmoitettava viipymättä valtion valvontaviranomaiselle, jos onnettomuudesta, ennakoimattomasta tuotantohäiriöstä tai muusta niihin rinnastettavasta yllättävästä, toiminnasta riippumattomasta poikkeuksellisesta syystä taikka rakennelman tai laitteen purkamisesta luvanvaraisessa toiminnassa aiheutuu päästöjä tai syntyy jätettä siten, että aiheutuu tilanne, jonka vuoksi ympäristölupaa ei voida noudattaa tai tilanne, jossa voi aiheutua välitöntä ja ilmeistä ympäristön pilaantumisen vaaraa tai jätteen määrän tai ominaisuuksien vuoksi tavanomaisesta poikkeavia toimia jätehuollossa.

Lisäksi ympäristönsuojelulain 134 §:n mukaan aiheuttajan on välittömästi ilmoitettava valvontaviranomaiselle, jos maaperään tai pohjaveteen on päässyt jätettä tai muuta ainetta, joka saattaa aiheuttaa pilaantumista. Ympäristönsuojelulainsäädännön osalta sääntö vastaa aluskierrätysasetuksen vaatimuksia, joita tukevat kansallisen ympäristönsuojelulainsäädännön vaatimukset.

Työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetun lain (44/2006, jäljempänä valvontalaki) 46 § ja työturvallisuuslain 10 § tukevat aluskierrätysasetuksen mukaista velvollisuutta pitää kirjaa muu ohella vaaratilanteista sekä toimivaltaiselle viranomaiselle raportoinnista.

Työnantajan on työturvallisuuslain peruslähdekohdan mukaisesti tunnettava harjoittamansa toiminta sekä siihen liittyvät työturvallisuuteen vaikuttavat tekijät. Vaarojen arviointia tulee tehdä säännöllisesti ja jatkuvasti sekä kiinnittäen huomiota erityisesti olosuhteiden muuttumiseen. Työturvallisuuslain 10 §:n mukaan työnantajan tulisi haitta- ja vaaratekijöiden arvioinnissa erityisesti ottaa huomioon esimerkiksi esiintyneet tapaturmat, ammattitaudit ja työperäiset sairaudet sekä vaaratilanteet. Työnantajan tulee olla tietoinen työpaikalla tapahtuneista vaaratilanteista sekä työturvallisuuslain 5 luvussa tarkoitetuista vaara- ja haittatekijöistä. Työnantajan on syöpäsairauden vaaraa aiheuttaville, perimää vaurioittaville ja lisääntymiselle vaarallisille tekijöille ammatissaan altistuvien luettelosta ja rekisteristä annetun lain (452/2020) mukaan myös esimerkiksi pidettävä luetteloa työpaikalla käytettävistä ja esiintyvistä syöpäsairauden vaaraa aiheuttavista, perimää vaurioittavista ja lisääntymiselle vaarallisista tekijöistä sekä altistuvista työntekijöistä. Työnantajan on ilmoitettava altistuneet Työterveyslaitoksen ylläpitämään ASA-rekisteriin kalenterivuositain.

Valvontalain 2 luvun 4 §:n mukaan työsuojeluviranomaisella ja tarkastajalla on valvonnan toteuttamiseksi ja valvonnan edellyttämässä laajuudessa oikeus saada tarkastuksen toteuttamiseksi tarvittavat tiedot. Valvontalain 46 §:n mukaan työnantajan on viipymättä ilmoitettava poliisille ja aluehallintovirastolle työtaturma- ja ammattitautilaissa (459/2015) tarkoitetusta työtaturmasta, joka on aiheuttanut kuoleman tai vaikean vamman. Poliisin on viipymättä suoritettava tapahtumapaikalla poliisitutkinta. Siihen on kutsuttava työnantaja tai hänen edustajansa. Poliisitutkinnasta on annettava tieto myös aluehallintovirastolle sekä työtaturmassa vahingoittuneelle tai hänen edustajalleen. Jäljennös tutkintapöytäkirjasta on toimitettava vakuutuslaitokselle ja tutkimusta pyytäneelle sekä pyynnöstä asianosaiselle.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Ympäristönsuojelulain 221 a §:ään lisättäisiin kyseinen sääntö yhdeksi aluspurkamion lupaharkinnassa huomioon otettavaksi vaatimukseksi.

LUKU 4 – RAPORTOINTIVAATIMUKSET

24 sääntö. *Alustava ilmoitus ja raportointivaatimukset.* Säännön 1 kohdassa veloitetaan aluksen omistaja ilmoittamaan hallinnolle hyvissä ajoin ja kirjallisesti aikomuksesta kierrättää alus, jotta hallinto voi valmistautua yleissopimuksessa edellytettyyn katsastukseen ja todistuskirjojen antamiseen. Aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa on vastaava alusten omistajia koskeva vaatimus, joka kattaa tämän määräyksen mukaiset ilmoitukset, jotka suomalaisen aluksen on hallinnolle eli Liikenne- ja viestintävirastolle tehtävä. Siten määräys ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Säännön 2 kohdan mukaan aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava aikomuksesta hyvissä ajoin ja kirjallisesti sen vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle, kun laitoksessa valmistaudutaan vastaanottamaan alus kierrätykseen. Säännössä määrätään tiedoista, jotka ilmoitukseen on sisällytettävä. Aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 4 kohdassa säädetään, että jäsenvaltiot voivat vaatia hallintoaan lähettämään aluskierrätyslaitoksen sijaintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle aluksen omistajan 6 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti toimittamat tiedot sekä lisäksi muut artiklassa luetellut tiedot. Kyseistä kohtaa ei ole Suomessa pantu täytäntöön lainsäädännöllä.

Säännön 3 kohdan mukaan aluskierrätyslaitos raportoi aluskierrätyksen suunnitellusta aloittamisesta toimivaltaiselle viranomaiselle, jos kierrätettäväksi tarkoitetulle alukselle on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja. Lisäksi määrätään raportointimallista ja mitä sen tulee sisältää. Säännön mukaan aluksen kierrätystä ei saa aloittaa ennen raportin toimittamista.

Aluskierrätysasetuksessa säädetään, että aluskierrätyslaitoksen on raportoitava hallinnolle eli Liikenne- ja viestintävirastolle.

Sääntö kuuluu kokonaisuudessaan lainsäädännön alaan. Jätelakiin lisättäisiin uusi 108 b §, jossa säädettäisiin aluskierrätyslaitoksen tämän säännön 2 ja 3 kohdan mukaisista ilmoitusvelvollisuuksista toimivaltaiselle viranomaiselle eli aluehallintovirastolle ja viraston velvollisuudesta toimittaa tiedot hallinnolle.

25 sääntö. *Raportointi loppuunsaattamisen yhteydessä.* Säännön mukaan aluskierrätyslaitos antaa kierrätyksen loppuunsaattamisilmoituksen ja raportoi siitä vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle, kun aluksen osittainen tai täydellinen kierrätys on saatettu loppuun yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti. Säännössä määrätään raportin mallista.

Toimivaltaisen viranomaisen on lähetettävä ilmoituksen kopio hallinnolle, joka on myöntänyt alukselle kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan. Ilmoitus annetaan 14 päivän kuluessa siitä päivämäärästä, jolloin osittainen tai täydellinen aluskierrätys saatettiin loppuun aluskierrätysuunnitelman mukaisesti, ja sen on sisällettävä raportti mahdollisista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, jotka ovat aiheuttaneet haittaa ihmisten terveydelle ja/tai ympäristölle.

Aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 2 kohdassa on vastaavat säännökset, mutta raportit edellytetään toimitettavan hallinnolle, ei toimivaltaiselle viranomaiselle kuten yleissopimuksessa.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Jätelain uudessa 108 c §:ssä säädettäisiin loppuunsaattamisilmoituksen laatimisesta ja toimittamisesta toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka tulisi toimittaa kopio ilmoituksesta hallinnolle.

LISÄYKSET

Yleissopimuksen liitteenä annettuja alusten turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista kierrätystä koskevia määräyksiä täydentävää 7 lisäystä.

Lisäys 1 sisältää vaarallisten materiaalien valvontaa koskevan listan, jossa luetellaan ne vaaralliset materiaalit, joiden asennus aluksiin on kielletty yleissopimuksen nojalla. Alusten vaarallisten materiaalien valvonnasta määrätään yleissopimuksen liitteen 4 säännössä. EU:n aluskierrätysasetuksessa on vastaava lista, joka on muutoin sisällöltään samanlainen, mutta sisältää lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 850/2004 pysyvistä orgaanisista yhdisteistä ja direktiivin 79/117/ETY muuttamisesta perustuvan perfluorioktaanisulfonihapon ja sen johdannaisien asentamisen kiellon. Siten lisäys kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Lisäys 2 sisältää listan aluksen vaarallisten materiaalien luettelossa mainittavista materiaaleista. Vaarallisten materiaalien luettelosta määrätään yleissopimuksen liitteen 5 säännössä. Lista vastaa muutoin aluskierrätysasetuksen liitteen 2 mukaista vaarallisten materiaalien luettelossa mainittavien materiaalien listaa, mutta siitä puuttuu jälkimmäisen sisältämä bromatut palonestoaineet (HBCDD). Siten se kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Lisäys 3 sisältää vaarallisten aineiden luetteloa koskevan kansainvälisen todistuskirjan mallin. Mainitusta todistuskirjasta määrätään 11 säännön 1–10 kohdassa ja sen muodosta 13 säännössä. Mallin mukaan todistuskirjan tulee sisältää aluksen tiedot, vaarallisten materiaalien luettelon osan I tiedot ja todistuskirjan myöntämiseen liittyvät tiedot, kuten tiedot todistuskirjan myöntäneestä tahosta ja todistuskirjan voimassaolosta. Todistuskirjan malli vastaa soveltuvien osin muiden IMO:n tunnistamien todistuskirjojen malleja. Liite sisältää myös mallin alle viisi vuotta voimassa olevan todistuskirjan voimassaolon jatkamisesta sovellettaessa 11 säännön 6 kohtaa koskevalle vahvistukselle, mallin määräaikaikatsastuksenloppuunsaorittamisen yhteydessä sovellettaessa 11 säännön 7 kohtaa koskevalle vahvistukselle, mallin todistuskirjan voimassaolon jatkamisesta siihen saakka, kunnes alus pääsee katsastussatamaan, tai määräajaksi sovellettaessa 11 säännön 8 kohtaa tai 11 säännön 9 kohtaa koskevalle vahvistukselle sekä lisäkatsastusta koskevalle vahvistukselle. EU:n aluskierrätysasetuksessa ei säädetä vaarallisten aineiden luetteloa koskevasta kansainvälisestä todistuskirjasta, joten sääntö kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan. Lisäys 3 ei kuulu lainsäädännön alaan.

Lisäys 4 sisältää kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan mallin. Mainitusta todistuskirjasta määrätään 8 säännön 6 kohdassa ja 11 säännön 11 kohdassa ja todistuskirjan muodosta 13 säännössä. Mallin mukaan todistuskirjan tulee sisältää aluksen tiedot, aluskierrätyslaitoksen tai -laitosten tiedot, vaarallisten materiaalien luettelon tiedot, aluskierrätys suunnitelman tiedot sekä todistuskirjan myöntämiseen liittyvät kirjaukset. Todistuskirjan malli vastaa soveltuvin osin muiden IMO:n tunnistamien todistuskirjojen malleja. Lisäys sisältää myös todistuskirjan voimassaolon jatkamista määräajaksi siihen saakka, kunnes alus pääsee aluskierrätyslaitoksen satamaan, kun sovelletaan 14 säännön 5 kohtaa, koskevan vahvistuksen mallin. EU:n aluskierrätysasetuksen 9 artiklan 9 kohdan mukaan aluksella on oltava kierrätyskelpoisuuden osoittava todistuskirja. Aluskierrätysasetuksessa ei säädetä todistuskirjan muodosta, mutta mainitun kohdan mukaan komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan kierrätyskelpoisuuden osoittavan todistuskirjan muoto sen varmistamiseksi, että se on sen yhdenmukainen Hongkongin yleissopimuksen lisäyksen 4 kanssa. Komissio on antanut täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/2325 vaarallisia materiaaleja koskevan inventaari todistuskirjan muodosta ja täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/2321 kierrätyskelpoisuuden osoittavan todistuskirjan muodosta.

Lisäyksessä 5 määrätään aluskierrätyslaitoksille myönnettävän luvan mallista. Mainitusta luvasta määrätään 8 säännön 1 kohdan 2 alakohdassa. Mallin mukaan lupa-asiakirjan tulee sisältää tiedot aluskierrätyslaitoksesta, luvan myöntäneestä tahosta ja luvan voimassaolosta. Malli sisältää myös täydennysosan, joka sisältää luvan aluskierrätysten suorittamiseen turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskevan vuoden 2009 Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen mukaisesti. Kyse on asiakirjasta, joka tulee liittää aluskierrätyslaitokselle myönnettävään lupaan. Se sisältää perustiedot Hongkongin yleissopimuksen sovellettavista säännöistä ja aluskierrätyslaitoskohtaiset tiedot kierrätettävien alusten enimmäiskoosta ja kierrätettävistä vaarallisista aineista. Aluskierrätysasetuksen 14 artiklassa säädetään luvan myöntämisestä jäsenvaltioissa sijaitsevalle aluskierrätyslaitokselle. Lisäys 5 ei kuulu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Lisäys 6 sisältää aluskierrätysten suunniteltua aloittamista koskevan raportin mallin. 9 säännön mukaan aluskierrätyslaitoksen tai -laitosten on laadittava aluskohtainen suunnitelma ennen aluksen aluskierrättämistä. Malli sisältää yleissopimuksen mukaan tarvittavat tiedot aluskierrätyslaitoksesta ja kierrätettävästä aluksesta. Aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 2 kohdan b kohdan mukaan alusten kierrätyslaitoksen toiminnanharjoittajan on ilmoitettava hallinnolle, että aluskierrätyslaitos on kaikilta osin valmis aloittamaan aluskierrätysten. Mainitun artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaan komissio vahvistaa tällaisen ilmoituksen muodon täytäntöönpanosäädöksellä. Komissio on antanut täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/2324 aluskierrätysten suunniteltua aloittamista koskevan ilmoituksen muodosta.

Lisäys 7 sisältää aluskierrätysten loppuunsaattamisilmoituksen mallin. Tämä asiakirja tulee täyttää, kun alus on kierrätetty. Sen tarkoituksena on vahvistaa, että alus on kierrätetty aluskierrätys suunnitelman mukaisesti. Asiakirja sisältää kierrätykseen vastaanotetun aluksen tiedot ja edellä mainitun vahvistuksen. Aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 2 kohdan c kohdan mukaan alusten kierrätyslaitoksen toiminnanharjoittajan on ilmoitettava alukselle kierrätyskelpoisuuden osoittavan todistuskirjan myöntäneelle hallinnolle, kun aluskierrätysten loppuunsaattamisesta. Mainitun artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaan komissio vahvistaa tällaisen ilmoituksen muodon täytäntöönpanosäädöksellä. Komissio on antanut täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/2322 aluskierrätysten loppuunsaattamisilmoituksen muodosta.

7.2 MARPOL-yleissopimuksen muutokset

7.2.1 MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus (päättöslauselma MEPC.328(76))

Päättöslauselmalla MEPC.328(76) annettiin kokonaisuudessaan uudistettu MARPOL-yleissopimuksen VI liite, joka koskee alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemistä. Valtaosa liitteen määräyksistä ja lisäyksistä on hyväksytty ja tulleet voimaan jo aiemmin. Alla kuvataan liitteen sisältö kuitenkin kokonaisuudessaan.

Alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvussa, johon on sisällytetty keskeisimmät MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännöt. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvussa säädetään alusten energiatehokkuudesta. Unioni on antanut lainsäädäntöä alusten rikkipäästöjen vähentämisestä⁵⁰ ja valvonnasta sekä alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä⁵¹, mukaan lukien meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta⁵². Toimivallan jakautumista on kuvattu alla niiden sääntöjen osalta, joiden määräyksiin liittyvistä asioista unioni on antanut lainsäädäntöä.

1 LUKU. YLEISTÄ.

1 sääntö. *Soveltaminen.* Säännön mukaan VI liitettä sovelletaan kaikkiin aluksiin, jollei nimenomaisesti muuta määrätä. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päättöslauselmalla MEPC.328(76).

2 sääntö. *Määritelmät.* Sääntö sisältää liitteen sääntöjen kannalta olennaiset määritelmät. Päättöslauselmalla MEPC.328(76) määritelmiin on lisätty 2 kohdan 17 alakohtaan uusi 5 alakohta, jonka mukaan merkittävänä muutoksena voidaan pitää aluksen energiatehokkuuteen olennaisesti vaikuttavaa muutosta, jonka myötä alus saattaa ylittää liitteen saavutettuun EEDIn ja saavutettuun EEXIn liittyviin 22 ja 23 sääntöjen muutoksiin. Lisäksi sääntöön lisätään miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun (1 kohdan 32 kohta), saavutetun EEXIn (2 kohdan 4 alakohta), saavutetun vuotuisen operatiivisen CII:n (2 kohdan 2 alakohta), vaaditun EEXIn (2 kohdan 25 alakohta) ja vaaditun vuotuisen operatiivisen CII:n (2 kohdan 23 alakohta) määritelmät.

Määritelmät kuuluvat lainsäädännön alaan siltä osin kuin ne vaikuttavat lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen.

3 sääntö. *Poikkeukset ja vapautukset.* Säännössä kuvataan poikkeustilanteet, joissa tämän liitteen sääntöjä ei sovelleta. Poikkeustilanteet liittyvät aluksen turvallisuuden takaamiseen ja

⁵⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/802 tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä (jäljempänä *rikkidirektiivi*).

⁵¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta sekä asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä.

⁵² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757 meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta.

pelastustoiminnan mahdollistamiseen sekä mahdollisiin aluksella sattuviin tahattomiin vaurioihin tai laiterikkoihin liittyviin päästöihin. Säännössä kuvataan myös ne poikkeustilanteet, joissa alukselle voidaan myöntää tietyin rajoittein tilapäinen vapautus päästörajoitteista esimerkiksi tutkimustyön tai merenpohjan mineraaleihin liittyvän hyödyntämisen tai tutkimustyön vuoksi. Uutena määräyksenä 3 sääntöön lisätään uusi 4 kohta siitä, että hallinto voi vapauttaa miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut VI liitteen katsastusvelvoitteista miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitetulla ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevalla kansainvälisellä vapautustodistuksella.

Sääntö, mukaan lukien uusi 4 kohta, kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti ilmaa pilaavien aineiden päästämistä poikkeustilanteissa säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 4 §:ssä.

4 sääntö. *Vastaavuudet.* Sopimuspuolen hallinto voi sallia alukselle samanarvoisuusperiaatetta noudattaen vaihtoehtoisen menettelyn, joka on päästöjen vähentämisen kannalta vähintään yhtä tehokas kuin tässä liitteessä vaadittu, alusten tyyppien oksidipäästöjen rajoittamista koskevassa 13 säännössä ja rikin oksidipäästöjen rajoittamista koskevassa 14 säännössä esitetyt vaatimukset mukaan luettuina. Vaihtoehtoinen menettely voi tarkoittaa laivalle asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai kojetta taikka muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta tai noudattamismenetelmää ja se tulee ilmoittaa järjestölle, joka jakaa tiedot sopimuspuolille mahdollisia toimenpiteitä varten. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Rikin oksidipäästöjen osalta vastaavuuksista, eli päästönvähentämismenetelmistä, säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 9 a §:ssä. Rikin oksidipäästöjen vähentäminen, mukaan lukien vaihtoehtoiset päästöjä vähentämismenetelmät kuuluvat rikkidirektiivin myötä unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

2 LUKU. KATSASTUS, TODISTUKSET JA VALVONTA.

5 sääntö. *Katsastukset.* Säännössä määrätään, missä vaiheessa ja miltä osin alus, sen varusteet, järjestelmät, laitteet, järjestelyt ja materiaalit tulee katsastaa ja mikä on aluksen ja sen katsastuskohteiden uudelleen katsastusväli sekä edellytykset katsastustodistusten saamiseksi. Säännössä määrätään tahot, jotka suorittavat katsastukset ja katsastusten valvonnat sekä kerrotaan poikkeukset katsastusvaatimuksille. Säännössä esitellään perusteet katsastuksessa ilmenneiden puutteiden johdosta suoritettavalle todistuskirjojen perumiselle. Lisäksi säännössä määrätään aluksen energiatehokkuuden (EEDI) perusteella annettavan energiatehokkuustodistuskirjan myöntämisestä. Aluksen katsastuksen yhteydessä tarkastetaan energiatehokkuustodistuskirjan voimassaolo ja varmistetaan, että aluksella on energiatehokkuussuunnitelma (SEEMP), ja että alus saavuttaa sille asetetun energiatehokkuusindeksin (EEXI).

Kohdan 4 johdantotekstiin on lisätty viittaus päätöslauselmaan MEPC.309(73) ja kiertokirjeeseen MEPC.1/Circ.855/Rev.2, joilla on annettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin määrittäminen, katsastusta ja todistuskirjoja koskevat ohjeet. 4 kohtaan on lisäksi lisätty uudet 6, 7 ja 8 alakohtat. 6 alakohta koskee 28 säännön alustien SEEMP-suunnitelman mukaisuutta 26 säännön 3 kappaleen 1 kohdan mukaisesti, ja tarkentaa suunnitelman aikatauluvaatimusta. 7 alakohta koskee aluksen saavutetun EEXI:n

vaatimuksenmukaisuutta liitteen 23 ja 25 sääntöihin nojaten sekä vaatimuksenmukaisuuden tarkastusta aluksen katsastuksen yhteydessä. 8 alakohdassa vaaditaan saavutetun EEXI:n tarvittaessa suoritettava uudelleenlaskenta katsastuksen yhteydessä, mikäli alukseen on suoritettu merkittävä muutos, johon tämän liitteen 23 sääntöä sovelletaan.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti alusten katsastuksista säädetään alusturvallisuuslain 6 luvussa.

6 sääntö. *Polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten antaminen tai hyväksyminen.* Säännössä määritellään ehdot kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirja) sekä kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan myöntämiseen alukselle sekä nimetään taho, joka myöntää em. todistuskirjat.

Säännön otsikkoon on lisätty maininnat polttoöljyn kulutusilmoitusta ja hiili-intensiteettiindeksiä koskevista vaatimuksenmukaisuustodistuksista säännön 6 ja 7 kohtien päivitetyn sisällön mukaisesti. Samansisältöinen lisäys on väliotsikkoina säännössä ennen 6 ja 7 kohtia. Päivitetystä 6 kohdassa määrätään hallinnon tai sen valtuuttaman luokituslaitoksen tehtävistä saatuaan 27 säännön 3 kohdan mukaiset aluksen polttoöljyn kulutustiedot ja 28 säännön 2 kohdan mukaisen saavutetun vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteetti-indeksin (CII). Hallinnon tai luokituslaitoksen tulee määrittää aluksen operatiivinen hiili-intensiteettiluokitus ja antaa polttoöljyn kulutusilmoitus ja vaatimustenmukaisuusvakuutus viimeistään viiden kuukauden kuluessa raportointivuotta seuraavan kalenterivuoden alusta. 7 kohdan mukaan hallinto päättää sille 27 säännön 4, 5 tai 6 kappaleiden mukaisesti ilmoitettujen tietojen perusteella alukselle annettavasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta, josta hallinto on vastuussa. Viimeiseksi on lisätty kokonaan uusi 8 kohta, jossa määrätään vaatimuksenmukaisuusvakuutuksen myöntämättä jättämisestä, jos alus saa 28 säännön mukaisesti luokituksen D (kolmena perättäisenä vuotena) tai E, ellei aluksen SEEMP-suunnitelmassa ole huomioitu korjaavien toimenpiteiden suunnitelmaa, joka on tarkastettu liitteen 28 säännön 7 ja 8 kappaleiden mukaan.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti alusten energiatehokkuudesta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvussa. Aluksen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen toimittamisesta säädetään mainitun luvun 2 b §:ssä. Polttoaineen kulutusilmoitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta säädetään luvun 2 c §:ssä.

7 sääntö. *Toisen sopimuspuolen antama todistuskirja.* Toinen sopimuspuoli voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja tämän liitteen ehtojen täytyessä antaa tai valtuuttaa antamaan alukselle IAPP-todistuskirjan tai kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan ja tarvittaessa tekee tai valtuuttaa tekemään aluksen todistuskirjoihin hyväksymismerkinnän tämän liitteen mukaisesti. Näin annetussa todistuskirjassa on oltava maininta siitä, että se on annettu hallinnon pyynnöstä, ja sillä on sama todistusvoima kuin tämän liitteen 6 säännön perusteella annetulla todistuskirjalla. Todistuskirjoja ei anneta sellaiselle alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, joka ei ole sopimuspuoli. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti toisen valtion viranomaisen suorittamasta katsastuksesta säädetään alusturvallisuuslain 37 §:ssä.

8 sääntö. *Polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten malli.* Säännössä määrätään, että IAPP-todistuskirja, kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja, polttoöljyn kulutusilmoitus ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus sekä miehittämättömille muilla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitettu kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirjan vapautuskirja tulee laatia I, VIII, X sekä XI lisäyksien mallien mukaisina. Säännössä määrätään myös, millä kielillä em. todistuskirjat sekä ilmoitukset tulee toimittaa.

Säännön otsikkoon sekä kappaleen kolme otsikkoon on lisätty sisältömuutoksen mukaisesti kuvaus polttoöljyn kulutusilmoitusten sekä operatiivisen hiili-intensiteettiluokituksen vaatimuksenmukaisuustodistuksista.

Kansallisesti polttoaineen kulutusilmoitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta säädetään voimassa olevan merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 2 c §:ssä ja IEE-todistuskirjasta mainitun luvun 3 §:ssä. Todistuskirjojen mallit eivät kuitenkaan kuulu lainsäädännön alaan eikä niistä ole tarpeen säätää kansallisesti.

9 sääntö. *Polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten voimassaoloaika ja pätevyys.* Säännössä määritellään polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten voimassaoloaika ja pätevyys riippuen vaadittavien uusintakatsastusajankohdienten suhteesta aiemman todistuksen voimassaoloaikaan. Säännössä kuvataan myös ne poikkeustilanteet, joissa vanhentumassa olevien todistusten voimassaoloa voidaan pidentää tai voimassa oleva todistus mitätöidä.

Säännön otsikkoon sekä 12 kappaleen otsikkoon on lisätty sisältömuutoksen mukaisesti kuvaus vaatimuksenmukaisuustodistuksista koskien polttoöljyn kulutusilmoituksia sekä operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta. 11 kappaleen loppuun on lisätty 3 alakohta, jossa määrätään olemassa olevan energiatehokkuustodistuksen mitätöimisestä katsastuksen kattamiin aluksen varusteisiin, järjestelmiin, laitteisiin, järjestelyihin tai materiaaleihin koskevien, ilman hallinnon nimenomaista hyväksyntää tehtyihin muutoksiin vedoten. 12 kappale on korvattu uudella sisällöllä: 6 säännön 6 kappaleen mukainen polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden ja sitä seuraavien viiden kuukauden ajan. Jos aluksen lippu ja/tai omistaja vaihtuvat, vaatimuksenmukaisuusvakuutus on voimassa kalenterivuoden, sitä seuraavan vuoden ja näitä seuraavien viiden kuukauden ajan. Aluksella on säilytettävä kaikki vaatimustenmukaisuusvakuutukset vähintään viiden vuoden ajan.

Kansallisesti polttoaineen kulutusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksen voimassaolosta on säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain voimassa olevan 7 a luvun 2 c §:ssä.

10 sääntö. *Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta.* Asianmukaisesti valtuutetut viranomaiset voivat tarkastaa, onko kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa tai avomeriterминаalissa oleva alus tämän liitteen toiminnallisten vaatimusten mukainen, jos on selviä perusteita epäillä, että päällikkö tai miehistö eivät tunne alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä, aluksella suoritettavia olennaisia menettelyjä. Aluksen lähtö merelle voidaan estää, kunnes tilanne on korjattu tämän liitteen vaatimusten mukaiseksi. Missä tahansa satamavaltion tarkastuksessa voidaan

tarvittaessa vahvistaa, että aluksella on voimassa oleva polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus, kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja ja aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma tämän yleissopimuksen 5 artiklan mukaisesti ja että aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma on pantu asianmukaisesti täytäntöön.

Säännön 5 kappaletta täydennetään siten, että satamavaltion tarkastuksessa voidaan aiemmin lueteltujen asiakirjojen (kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja ja polttoöljyn kulutusilmoituksen vaatimustenmukaisuusvakuutus) vahvistaa, että aluksella on voimassa oleva polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus, ja aluksen energiatehokkuussuunnitelma (SEEMP). Uusi kappale (6) on lisätty käsittelemään 28 säännön mukaista SEEMP:n käyttöönottoa ja toteutusta koskevaa valvontaa satamavaltion tarkastajan toimesta.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Kansallisesti MARPOL-yleissopimuksen mukaisten aluksia koskevien velvoitteiden valvonnasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa ja alusturvallisuuden valvontalaissa. MARPOL-yleissopimuksen mukaisten asiakirjojen tarkastaminen on satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY nojalla unionin yksinomaisessa toimivallassa.

11 sääntö. *Rikkomusten havaitseminen ja täytäntöönpanon valvonta.* Sääntö sisältää määräykset sopimuspuolten viranomaisten toimivallasta tutkia VI liitteen velvoitteiden rikkomiset ja toimista, joihin toimivaltaisen viranomaisen tulee ryhtyä, jos tarkastuksessa todetaan rikkomus. Sopimuspuolten tulee myös tehdä yhteistyötä rikkomusten havaitsemisessa ja liitteen määräysten täytäntöönpanon valvonnassa. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Kansallisesti rikkomusten havaitsemisesta säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa sekä merenkulun ympäristönsuojelulain 12 ja 13 luvussa. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

3 LUKU. ALUSTEN PÄÄSTÖJEN VALVONTAA KOSKEVAT VAATIMUKSET.

12 sääntö. *Otsonikerrosta heikentävät aineet.* Otsonikerrosta heikentävien aineiden tahalliset päästöt ovat kiellettyjä, paitsi minimaaliset päästöt otsonikerrosta heikentävän aineen talteenottoon tai kierrätykseen liittyen. Sopimuspuolet voivat antaa määräyksiä vuodoista aiheutuvista päästöistä. Pysyvästi suljetuissa varusteissa ilman kylmäaineen täyttöliitaintä tai irrotettavia osia, otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevat säännöt eivät päde. Muita kuin HCFC-yhdisteitä sisältäviä tai osittain halogenoituja kloorifluorihilivetyjä sisältäviä asennuksia on kielletty asteittain tiettyjen päivämäärien jälkeen rakennetuilla aluksilla. Käytöstä poistetut aineet ja niitä sisältävät varusteet on toimitettava asianmukaisesti vastaanottolaitoksiin. Jokaisella aluksella, joka kuuluu sääntelyn alaisuuteen, on pidettävä luetteloa otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävistä varusteista. Aluksilla, joilla on otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältäviä uudelleen ladattavia järjestelmiä, on pidettävä päiväkirjaa näistä aineista. Päiväkirjaan on merkittävä aineiden massa ja päiväkirjaa on täydennettävä tiettyjen tapahtumien yhteydessä, esim. aineiden uudelleenlataus, aineita sisältävien varusteiden korjaus, tahalliset ja tahattomat päästöt. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Otsonikerrosta heikentävien aineiden käytön rajoittamisesta ja kieltämisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 3 §:ssä. Otsonikerrosta heikentävistä aineista on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1005/2009.

13 sääntö. *Typen oksidit (NOx).* Sääntö 13 koskee typen oksidipäästöjen (NOx) rajoittamista meridieselmootoreissa. Sääntöä sovelletaan kaikkiin yli 130 kW:n lähtötehon moottoreihin, sekä tietyin poikkeuksin moottoreihin, joihin on vuoden 2000 alun jälkeen tehty merkittäviä muutoksia. Poikkeuksia sääntöön voidaan myöntää tietyin ikäisille moottoreille edellyttäen, että kyseinen alus operoi vain kyseisen lippuvaltion satamissa. Meridieselmoottorien tulee täyttää tietty tehoon ja nimelliskierroslukuun sidottu päästöraja (I-, II- tai III-taso) riippuen aluksen valmistus- ja käyttöönottovuodesta sekä alueesta, jolla alus operoi. Sääntelyyn voidaan tehdä poikkeuksia esimerkiksi aluksen rakenteen asettamien rajoitusten tai aluksen yksinomaisen huvikäytön perusteella, aluksen operointialueella sekä tietyissä erityistilanteissa. Säännössä määrätään NOx-päästöjen valvonta-alueista, joilla sovelletaan III-tason sääntelyä. Itämeri on yksi tällainen valvonta-alue. Meridieselmoottoreille määritellään seurantaloki, johon kirjataan moottoreiden tila, päivämäärä, kellonaika ja aluksen sijainti NOx III -päästöjen valvonta-alueelle saavuttaessa ja poistuttaessa sekä tilan muuttuessa alueella. Lisäksi todetaan, että vuonna 2008 tarkistettua typen oksidien teknistä säännöstöä (NOx Technical Code 2008) sovelletaan säännön vaatimustenmukaisuuden todistamiseen, testaukseen, mittaukseen ja valvontaan. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. NOx-päästörajoitukset on pantu kansallisesti täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 1 §:n ilmaa pilaavien aineiden päästökielellä ja päästörajoituksella. Typen oksidipäästöjen päästämisestä poikkeustilanteessa säädetään mainitun luvun 4 §:ssä. Aluksen konepäiväkirjaan 13 säännön mukaisesti tehtävistä merkinnöistä säädetään mainitun luvun 6 a §:ssä.

14 sääntö. *Rikin oksidit (SOx) ja hiukkaset.* Säännössä määrätään rikin oksidipäästöjen (SOx) sekä hiukkaspäästöjen hallinnasta aluksilla. Yleisten vaatimusten mukaan aluksen käytettävän polttoöljyn rikkipitoisuuden massaosuus ei saa ylittää 0,50 %, ja raskaan polttoöljyn maailmanlaajuisista keskimääräistä rikkipitoisuutta valvotaan järjestön ohjeiden mukaisesti. Päästöjen valvonta-alueilla, kuten Itämerellä ja Pohjanmerellä, alusten on noudatettava tiukempia rikkipitoisuusrajoja (0,10 % massaosuus). Polttoöljyn toimittajien on dokumentoitava rikkipitoisuudet, ja alusten on pidettävä kirjaa polttoöljyn vaihdosta, jos ne käyttävät eri polttoaineita valvonta-alueella toimiessaan. Käytönaikainen ja aluksella tapahtuva polttoöljynäytteiden otto ja testaus määritellään, ja näytteiden ottamisesta vastaa toimivaltainen viranomainen. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Alusten rikin oksidipäästöjen rajoittamisesta ja valvonnasta säädetään rikkidirektiivissä, joten MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön sisältö kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Rikkidirektiivi ja MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 14 sääntö on pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 7 §:n sääntelyllä. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

15 sääntö. *Haihtuvat orgaaniset yhdisteet.* Säännössä määrätään säiliöaluksista peräisin olevien haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC) päästöjä sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevissa satamissa tai terminaaleissa. Sopimuspuolen on tehtävä järjestölle ilmoitus VOC-päästöjen osalta valvottavista aluksista. Ilmoituksen tulee sisältää tiedot aluksen koosta, lasteista, jotka vaativat haihtumapäästöjen valvontajärjestelmiä, sekä valvonnan voimaantulopäivästä.

Sopimuspuolet jakavat luettelon järjestön jäsenvaltioille ja muille sopimuspuolille tiedoksi niistä nimetyistä satamista, joissa on hyväksytyt haihtumapäästöjen valvontajärjestelmät.

Säännössä määrätään, että säiliöaluksilla tulee olla haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmä. Lisäksi raakaöljyjä kuljettavilla aluksilla on oltava VOC-hallintasuunnitelma, joka sisältää kirjalliset menettelyt päästöjen minimoimiseksi ja ottaa huomioon järjestön ohjeet. Sääntöä sovelletaan myös kaasusäiliöaluksiin, jos niiden järjestelmät mahdollistavat turvallisen VOC-yhdisteiden säilyttämisen tai kuljettamisen. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästökielto ja päästörajoituksesta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 2 §:ssä.

16 sääntö. *Jätteenpoltto aluksella.* Säännön mukaan jätteenpoltto aluksilla on sallittu vain alusten jätteenpolttouuneissa. Muun muassa lastin jäämiä, PCB-yhdisteitä tai raskasmetalleja sisältäviä jätteitä ei saa polttaa. Polyvinyylikloridien (PVC) poltto on kielletty, paitsi hyväksytyissä jätteenpolttouuneissa. Viemäriletteen ja jäteöljyn polttaminen aluksella on sallittu pää- tai apumoottorissa tai kattilassa, mutta vain satama-alueiden ja jokisuistojen ulkopuolella. Sääntö ei vaikuta jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi tehdyssä yleissopimuksessa annettuihin kieltoihin tai vaatimuksiin tai vaihtoehtoisten lämpöön perustuvien jätteenkäsittelylaitteiden kehittämiseen. Alusten jätteenpolttouuneille on asetettu niiden valmistuspäivämäärät huomioiden vaatimukset, joista voidaan myöntää poikkeuksia tietyin ehdoin. Jätteenpolttouunien käytöstä ja henkilöstön koulutuksesta on annettu ohjeet. Polttokammion poistokaasun riittävän korkeaa lämpötilaa on seurattava määräysten mukaisesti. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Jätteen polttamisesta aluksella säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 11 §:ssä.

17 sääntö. *Vastaanottolaitteistot.* Jokaisen sopimuspuolen on varmistettava, että sillä on riittävät vastaanottolaitteistot ottamaan vastaan otsonikerrosta heikentäviä aineita sekä kyseisiä aineita sisältäviä varusteita ja pakokaasujen puhdistusjäämiä. Pienet kehittyvät saarivaltiot voivat täyttää vaatimukset alueellisin järjestelyin. Sopimuspuolet voivat kysyä neuvoa järjestöltä ohjeiden ja alueellisten suunnitelmien laatimiseksi. Jos tietyllä satamalla tai terminaalilla ei ole tarvittavaa infrastruktuuria aineiden käsittelyyn, sopimuspuoli ilmoittaa asiasta järjestölle tiedonjakoa varten. Lisäksi sopimuspuolet ilmoittavat järjestölle tilanteista, joissa vaadittuja vastaanottolaitoksia ei ole käytettävissä tai ne ovat riittämättömiä. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Jätteiden vastaanottojärjestelyistä satamassa säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvussa. Jätteiden vastaanottojärjestelyt kuuluvat alusjätedirektiivin nojalla unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

18 sääntö. *Polttoöljyn saatavuus ja laatu.* Säännön 18 mukaan sopimuspuolet edistävät polttoöljyjen saatavuutta satamissaan ja terminaaaleissaan. Jos alus ei kykene noudattamaan tämän liitteen sääntöjen 14 sekä 18 asettamia polttoöljyn laatuvaatimuksia, sopimuspuolen viranomainen voi vaatia alusta esittämään näytön pyrkimyksistä noudattaa vaatimuksia. Alusta ei tulisi pakottaa poikkeamaan matkareitiltään kohtuuttomasti vaatimustenmukaisuuden

saavuttamiseksi. Polttoöljyn laadun tulee täyttää tarkat, säännössä kuvatut vaatimukset, ja aluksella on pidettävä polttoaineen luovutustodistus, jonka tietoja tarkastellaan satamaviranomaisten toimesta. Sopimuspuolet sitoutuvat ylläpitämään rekisteriä paikallisista polttoöljyn toimittajista ja ryhtymään tarvittaessa toimiin vaatimustenvastaisia toimittajia vastaan.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Polttoaineiden laatuvaatimuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 7 §:ssä. Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia koskevista velvoitteista säädetään mainitun luvun 11 a §:ssä.

4 LUKU. KANSAINVÄLISEN MERENKULUN HIILI-INTENSITEETTIÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT.

Luvun otsikko on muutettu muotoon "Kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteettiä koskevat säännöt" aiemman "Aluksien energiatehokkuutta koskevat säännöt" sijaan. Tämän luvun aiemman version soveltamisalaa koskevan 19 säännön ja saavutettua energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksiä koskevan 20 säännön väliin on lisätty kaksi uutta sääntöä, jotka on numeroitu 20 ja 21 säännöiksi. Samalla aiempien sääntöjen numerointia on muutettu.

19 sääntö. *Soveltaminen.* Sääntö koskee pääosin vähintään 400 tonnin bruttovetoisuuden aluksia. Määräyksiä ei sovelleta aluksiin, jotka operoivat ainoastaan aluksen lippuvaltion vesillä, ellei kohtuullinen ja mahdollinen noudattaminen ole perusteltua. Lisäksi poikkeusta voidaan soveltaa ei-moottorikäyttöisille aluksille, FPSO- ja FSU-aluksille ja porauslautoilta, epätavanomaisella kuljetuskoneistolla varustetuille aluksille tai nestekaasusäiliöaluksille. Poikkeuksia polaarisaännöstössä määriteltyihin A-luokan aluksiin voidaan soveltaa. Hallinto voi myös jättää noudattamatta sääntöjä tiettyjen kyseisen lippuvaltion alusten osalta, jolloin sääntöjen soveltamisen keskeyttämisestä tai kieltäytymisestä on ilmoitettava järjestölle.

Säännön 3 kappaleeseen on lisätty maininnat sääntöön lisätyistä uusista kappaleista sekä niiden vaikutuksista. Lisätyt kappaleet koskevat matkustaja-aluksia, joissa on ei-tavanomainen (non-conventional) propulsiojärjestelmä, sekä LNG-tankkereita, joissa on perinteinen tai ei-tavanomainen propulsiojärjestelmä. Lisäksi kappaleessa 3 on tarkennettu, että lisättyjen kappaleiden sekä aiempien 20 ja 21 kappaleiden sääntelyä ei sovelleta polaarisaännöstön mukaisen jäätöluokituksen A-luokan aluksiin.

Sääntö ja siihen tehdyt muutokset kuuluvat lainsäädännön alaan. Kansallisesti merenkulun ympäristönsuojelulain mukaiset alusten energiatehokkuutta koskevien vaatimusten soveltamisala on sidottu MARPOL-yleissopimukseen.

20 sääntö. *Tavoite.* Kokonaan uudella 20 säännöllä määrätään, että luvun tavoitteena on vähentää kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteettiä ja pyrkiä saavuttamaan alusten kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevassa IMOn alustavassa strategiassa vahvistetut tavoitteet.

21 sääntö. *Toiminnalliset vaatimukset.* Säännön mukaan saavuttaakseen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 20 säännössä asetetun tavoitteen 4 luvun alaisen aluksen on tarvittaessa noudatettava VI liitteen 22, 23, 24 ja 25 säännön mukaiset tekniset ja VI liitteen 26, 27 ja 28 säännön mukaiset toiminnalliset hiili-intensiteettiä koskevat vaatimukset hiili-intensiteettinsä vähentämiseksi. Sääntö on kokonaan uusi.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Velvoitteesta ei kuitenkaan ole tarpeen säätää merenkulun ympäristönsuojelulaissa, koska laissa on tarkoitus säätää yksittäisistä velvoitteista erikseen.

22 sääntö. *Saavutettu energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (saavutettu EEDI).* Säännön mukaan saavutettu energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (saavutettu EEDI) lasketaan jokaiselle uudelle alukselle, jokaiselle uudelle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos ja jokaiselle uudelle tai olemassa olevalle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos, joka on niin mittava, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi alukseksi. Kaikkia energiatehokkuusvelvoitteita (säännöt 22–25) sovelletaan irtolastialuksiin, yhdistelmäaluksiin, konttialuksiin, risteilyaluksiin, kaasusäiliöaluksiin, yleisiin lastialuksiin, nestesäiliöaluksiin, kylmälastialuksiin, ro-ro-aluksiin, ro-ro-aluksiin, jotka kuljettavat ajoneuvoja, ro-ro-matkustaja-aluksiin ja säiliöaluksiin, siten kuin nämä on määritelty MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 2 säännön 2 kohdassa. Saavutettu EEDI on aluskohtainen ja osoittaa aluksen arvioidun suorituskyvyn energiatehokkuuden kannalta. Saavutettu EEDI on laskettava IMO:ssa laaditun ohjeistuksen mukaisesti⁵³ ja tarkastettava. Hallinto tai luokituslaitos ilmoittaa järjestölle aluksen osalta vaaditun ja saavutetun EEDIn arvot aluksen katsastus- tai valmistusajankohtaan sidotusti. Tämä sääntö on ollut aiemmassa versiossa 20 sääntö. Sääntöön ei ole tehty muita muutoksia kuin säännön numeron päivitys.

Aluksen energiatehokkuutta koskevista vaatimuksista, mukaan lukien saavutetusta energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvosta, säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 1 §:ssä. 22 sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

23 sääntö. *Saavutettu olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksi (saavutettu EEXI).* Säännön mukaan saavutettu olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksi (saavutettu EEXI) lasketaan jokaiselle alukselle ja jokaiselle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos. Saavutettu EEXI on aluskohtainen ja osoittaa aluksen arvioidun suorituskyvyn energiatehokkuuden kannalta. Hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman laitoksen on tarkastettava saavutettu EEXI teknisen EEXI-asiakirjan perusteella. Säännön 22 mukaisesti tarkastettu saavutettu EEDI voidaan katsoa jokaisen VI liitteen 22 säännön alaisen aluksen osalta saavutetuksi EEXIksi, jos saavutetun EEDIn arvo on yhtä suuri tai pienempi kuin 25 säännön mukaisesti vaadittu EEXI. Tässä tapauksessa saavutettu EEXI tarkastetaan teknisen EEDI-asiakirjan perusteella. Sääntö on kokonaan uusi.

Aluksen energiatehokkuutta koskevista vaatimuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 1 §:ssä. 22 sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

24 sääntö. *Vaadittu EEDI.* Säännössä määrätään alukselta edellytettävästä vaaditusta EEDistä. Sääntö soveltuu samoihin aluksiin kuin 22 sääntö. Säännössä esitettyjen taulukoiden perusteella ja saavutetun EEDI-arvon avulla lasketaan vaadittu EEDI. Jos alus voi rakenteensa perusteella kuulua useampaan kuin yhteen säännön 2 taulukossa määriteltyyn alustyyppiin, aluksen vaadittu EEDI on tiukin (alhaisin) vaadittu EEDI. Säännön mukaan alukselle asennettu konetehto ei saa olla missään säännön soveltamisalaan kuuluvassa aluksessa pienempi kuin aluksen kuljettamiseen epäsuotuisissa olosuhteissa tarvittava konetehto. Tämä sääntö on ollut

⁵³ Uusiin aluksiin sovellettavaa saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (EEDI) laskentamenetelmästä annettu ohjeistus, joka on annettu IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.308(73) ja muutettu päätöslauselmilla MEPC.322(74) ja MEPC.332(76).

aiemmassa versiossa 21 sääntö. Päätöslauselmalla MEPC.328(76) ei ole tehty sääntöön muita muutoksia kuin päivitetty sen numero.

Aluksen energiatehokkuutta koskevista vaatimuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 1 §:ssä. Mainittu säännös koskee saavutettua energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvoa.

25 sääntö. *Vaadittu EEXI.* Säännössä määrätään alukselta edellytettävästä saavutetusta EEXIstä. Saavutettu EEXI tulee laskea samoille aluksille, joihin 23 sääntö soveltuu, 25 säännössä esitetyllä laskukaavalla. Saavutetun EEXI:n avulla lasketaan vaadittu EEXI saavutetun EEXI:n ja tässä säännössä esitetyn taulukon avulla. Sääntö on kokonaan uusi.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Merenkulun ympäristönsuojelulain aluksen energiatehokkuutta koskevia vaatimuksia koskevaa 1 §:ää esitetään täydennettävän siten, että se kattaisi myös 25 säännön velvoitteet.

26 sääntö. *Aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma).* Energiatehokkuuden hallintasuunnitelmaa koskeva entinen 22 sääntö on sisällytetty päivitettyyn VI liitteeseen muutettuna 26 sääntönä. Säännön 1 kappaleen mukaan jokaisessa aluksessa on oltava aluskohtainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma), joka voi myös olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää (SMS-järjestelmä). Päätöslauselmalla MEPC.328(70) säännön 1 kappaleeseen siirrettiin aiemman 3 kappaleen vaatimus siitä, että suunnitelma laaditaan huomioiden IMO:n kehittämät ohjeistukset. Polttoaineen kulutustietojen keräämiseen käyttävän menetelmän kuvauksen sisällyttämistä SEEMP-suunnitelmaan koskevaan 2 kappaleeseen tehtiin päätöslauselmalla MEPC.328(79) editoriaalisia muutoksia, mutta se on pysynyt sisällöllisesti ennallaan. Kokonaisuudessaan uudessa 3 kappaleessa määrätään muista tiedoista, joita bruttovetoisuudeltaan vähintään 5000 olevan aluksen SEEMP-suunnitelmaan on ollut sisällytettävä 1.1.2023 asti, sekä aluksen, jolla on operatiivista hiili-intensiteettiä koskevan 28 säännön mukainen hiili-intensiteettiluokitus E tai kolmena perättäisenä vuotena D, SEEMP-suunnitelman tarkistamisesta ja korvaavia toimia koskevan suunnitelman sisällyttämiseksi sekä aluksen tarkastamisesta ja auditoinneista IMO:n ohjeet huomioiden.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. SEEMP-suunnitelmasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 2 §:ssä. Säännöstä esitetään muutettavan SEEMP-suunnitelmaa koskevan säännön muutoksen vuoksi.

27 sääntö. *Aluksen polttoöljyn kulutustietojen keruu ja ilmoittaminen.* Säännön mukaan bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 olevilla aluksilla on velvollisuus kerätä ja ilmoittaa polttoöljyn kulutustiedot SEEMP-suunnitelman mukaisesti. Alukset ilmoittavat tiedot kalenterivuositain hallinnolle sähköisesti IMO:n standardimuodossa. Alusta siirrettäessä hallinnolta toiselle tiedot ilmoitetaan entiselle hallinnolle tai yhtiölle ja tiedot vahvistetaan hallinnon määräämien menettelyjen mukaisesti. IMO:n alusten polttoöljyn kulutustietokantaan toimitetut tiedot käsitellään anonyymisti, ja IMO:n pääsihteeri vastaa tietokannan toteuttamisesta ja hallinnoinnista. Sääntöön ei tehty sisällöllisiä muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76), mutta sen numerointi on muuttunut (aiemmin 22A).

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Aluksen polttoaineen kulutusta koskevaan tiedonkeruujärjestelmään toimitettavista tiedoista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain

7 a luvun 2 b §:ssä. Säännön sisältö kuuluu MRV-asetuksen vuoksi unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

28 sääntö. *Operatiivinen hiili-intensiteetti.* Säännön mukaan bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 olevien alusten on kerättävä ja ilmoitettava operatiivista hiili-intensiteettiään (CII) koskevat tiedot. Saavutettu vuotuinen operatiivinen CII lasketaan kultakin kalenterivuodelta ja alusten on ilmoitettava se sähköisesti hallinnolle IMO:n standardimuodossa, joka on annettu VI liitteen lisäyksellä X. Lisäksi säännössä määritellään vaaditun vuotuisen operatiivisen CII:n laskukaava. Operatiivinen hiili-intensiteettiluokitus (A–E) määritellään saavutetun CII:n ja vaaditun CII:n perusteella. Sääntö sisältää myös korjaavien toimien suunnittelun tasolle D tai E luokitelluille aluksille sekä kannustimia ja tarkistuksen vuoteen 2026 mennessä, jossa arvioidaan säännön vaikutuksia ja tarvetta mahdollisille muutoksille. Sääntö on kokonaan uusi.

Unionin merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskeva sääntelyn myötä sääntö kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Säännön määräykset esitetään pantavan täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a lukuun ehdotettavalla sääntelyllä.

29 sääntö. *Alusten energiatehokkuuden parantamiseen liittyvän teknisen yhteistyön ja teknologian siirron edistäminen.* Säännön mukaan hallintojen on yhteistyössä järjestön ja muiden kansainvälisten elinten kanssa edistettävä ja tarvittaessa tarjottava tukea teknistä apua pyytävälle valtiolle ja erityisesti kehittyville valtioille. Sopimuspuolen hallinnon on edistettävä teknologian kehittämistä ja siirtoa sekä tiedonvaihtoa teknistä apua pyytävälle valtiolle, erityisesti kehittyville valtioille. Tämä on aiemman version 23 sääntö. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Sääntöä ei ole pantu täytäntöön kansallisella substanssisääntelyllä.

5 LUKU. TÄMÄN LIITTEEN MÄÄRÄYSTEN NOUDATTAMISEN VARMISTAMINEN.

30 sääntö. *Soveltaminen.* Säännön mukaan sopimuspuolet soveltavat IMO:n määräyksien toimeenpanoa koskevan nk. III-säännösten määräyksiä VI liitteeseen sisältyvien velvollisuuksiensa ja tehtäviensä täyttämässä. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76). Sääntö ei kuulu lainsäädännön alaan, eikä sitä ei ole pantu täytäntöön kansallisella substanssisääntelyllä.

31 sääntö. *Noudattamisen tarkastaminen.* Järjestö suorittaa jokaiselle sopimuspuolelle määräaika-auditointeja auditointistandardin mukaisesti tarkastaakseen tämän liitteen noudattamisen ja täytäntöönpanon. Auditointijärjestelmän hallinnoinnista on vastuussa järjestön pääsihteeri. Jokainen sopimuspuoli vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitettujen toimintaohjelman toteuttamisesta. Auditoinnit perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan ja ne suoritetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

Sääntö ei kuulu lainsäädännön alaan eikä sitä ole pantu täytäntöön kansallisella substanssisääntelyllä.

LISÄYKSET

MARPOL-yleissopimuksen VI liite sisältää 11 lisäystä (Appendix), joilla tarkennetaan liitteen sääntöjen sisältöä, kuten annetaan liitteen edellyttämien todistuskirjojen mallit. Lisäykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

I lisäys. *Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirjan) malli (8 sääntö).* Lisäys sisältää Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirjan) mallin. Lisäykseen ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

II lisäys. *Testisyklot ja painotuskertoimet (13 sääntö).* Lisäys sisältää tyypin oksidipäästöjen määrittämisessä käytettävät testisyklot sekä painotuskertoimet meridieselmoottoreille liitteen 13 säännön mukaisesti. Sovellettavien tyypin oksidien päästörajoiden noudattaminen tarkastetaan käyttämällä säännössä kuvattuja, meridieselmoottorin käyttötavan mukaan määriteltyjä sekä eri käyttöprofileihin suunniteltuja testisyklejä ja painotuskertoimia ja käyttämällä vuonna 2008 tarkistetun tyypin oksidien teknisen säännösten mukaista testimenettelyä ja laskentamenetelmää. Lisäykseen ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

III lisäys. *Päästöjen valvonta- alueiden nimeämisperusteet ja -menettelyt (13 säännön 6 kappale ja 13 säännön 3 kappale).* Lisäys sisältää päästöjen valvonta-alueiden nimeämistä varten vaadittavat perusteet ja menettelyt nimeämisehdotusten laatimiseksi ja toimittamiseksi Järjestölle sekä ne tekijät, jotka IMO huomioi arvioidessaan ehdotuksia. Sopimuspuolet voivat tehdä päästöjen valvonta-alueita koskevia ehdotuksia, joiden on sisällettävä alueen selkeä rajaus, päästötyyppi, väestövaikutukset, ympäristövaikutukset, sääolosuhteet, liikennetiheys ja muut olennaiset tiedot. Järjestö arvioi ehdotukset, ja päästöjen valvonta-alueet nimetään ja muutokset käsitellään yleissopimuksen mukaisesti. Lisäykseen ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

IV lisäys. *Alusten jätteenpolttouunien tyyppihyväksyntä ja toimintarajat (16 sääntö).* Aluksen jätteenpolttouunilla on oltava IMO:n tyyppihyväksynnän todistuskirja. Lisäyksessä määritellään tarkemmin 16 säännön 6.1 kappaleessa mainitut jätteenpolttolaitoksen ominaisuudet todistuskirjaa varten. Uunin tulee kyetä polttamaan määriteltyjä jätetyyppejä kuvatuilla reunaehdoilla lisäyksen mukaisesti koskien esimerkiksi palotapahtumaa ja syntyneitä palamatonta polttojätettä. Uunille tehdään määrätty tyyppihyväksyntätesti tehtaalla tai hyväksytyssä testilaitoksessa hallinnon vastuulla siten, että tyyppihyväksyntätestissä käytetään tässä lisäyksessä kuvattuja polttoaineen/jätteen standardieritelmiä sen määrittämiseksi, toimiiko jätteenpolttouuni asetetuissa rajoissa. Lisäyksessä annetaan raja-arvot palamistuotteille sekä palamisjätteille. Lisäykseen ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

V lisäys. *Polttoaineen luovutustodistukseen sisällytettävät tiedot (18 säännön 5 kappale).* Lisäyksessä kuvataan 18 säännön 5 kappaleen mukaiset polttoaineen luovutustodistukseen sisällytettävät tiedot sekä polttoöljyn toimittajan edustajan allekirjoittama ja varmentama ilmoitus, jonka mukaan toimitettu polttoöljy on liitteen 18 säännön 3 kappaleen vaatimusten mukaista. Lisäykseen ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

VI lisäys. *MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisten polttoöljynäytteiden tarkastusmenettelyt (18 säännön 8 kappaleen 2 kohta tai 14 säännön 8 kappale).* Lisäyksessä kuvataan 18 säännön 8 kappaleen tai 14 säännön 8 kappaleen mukaiset polttoöljynäytteiden tarkastusmenettelyt, kuten näytteen toimittamisen laboratorioon, laboratoriotutkimuksien sisällön ja tutkimusmenetelmät, tulosten merkitsemisen ja ilmoittamisen, sekä toiminnan näytteen tuloksien perusteella. Lisäykseen ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

VII lisäys. *Päästöjen valvonta-alueet (13 säännön 6 kappale ja 14 säännön 3 kappale).* Lisäyksessä kuvataan päästöjen valvonta-alueiden rajat koordinaatteihin sitoen lukuun ottamatta Itämeren ja Pohjanmeren alueita. Lisäykseen ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

VIII lisäys. *Kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan (IEE-todistuskirjan) malli (8 säännön 2 kappale).* Lisäys sisältää kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan (IEE-todistuskirja) mallin, joka on uudistettu päätöslauselmalla MEPC.328(76). Muutoksena todistuskirjan malliin on lisätty osuudet saavutetusta aluksen energiatehokkuusindeksistä (saavutettu EEXI), vaaditusta aluksen energiatehokkuusindeksistä (vaadittu EEXI) sekä teknisestä EEXI-asiakirjasta.

IX lisäys. *IMOn alusten polttoöljyn kulutustietokantaan toimitettavat tiedot (27 sääntö).* Lisäys sisältää määrittelyn IMO:n alusten polttoöljyn kulutustietokantaan toimitettavista tiedoista. Lisäykseen ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

X lisäys. *Vaatumustenmukaisuusvakuutuksen malli – polttoöljyn kulutusilmoitus ja operatiivinen hiili-intensiteettiluokitus (8 säännön 3 kappale).* Lisäys sisältää vaatimuksenmukaisuusvakuutuksen mallin polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta (CII) varten. Malli on päivitetty operatiiviseen hiili-intensiteettiluokitukseen liittyen.

XI lisäys. *Miehittämättömiä muita kuin omalla käyttövoimalla liikkuvia proomuja koskevan vapautuskirjan malli (8 säännön 4 kappale).* Tämä on kokonaan uusi asiakirja.

7.2.2 Miehitettömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttaminen tietyistä MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteiden katsastus- ja todistusvaatimuksista (pätöslauselma MEPC.330(76))

MARPOL-yleissopimuksen I liite

1 sääntö. *Määritelmät.* Muutoksella lisätään I liitteen määritelmäsääntöön uusi 40 kappale, jolla määritellään miehitettömien ei-itseliikkuva proomu.

Miehitettömistä muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvista proomuista ei ole annettu kansallista tai unionin lainsäädäntöä, mutta niihin soveltuvat monet merenkulun ympäristösäännökset.

3 sääntö. *Poikkeukset ja vapautukset.* 3 sääntöön lisätään uusi kappale siitä, että hallinto voi vapauttaa miehitettömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut I liitteen katsastusvelvoitteista miehitettömille, muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitetulla öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan vapautuskirjalla.

Alusten katsastamisesta säädetään laissa alusturvallisuuslaissa. Lain 53 §:ssä säädetään ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavista katsastuksista. Pykälän mukaan alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimukset. Lisäksi pykälän mukaan näihin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL-yleissopimuksessa määrätään.

Kansainvälisestä öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta todistuskirjasta eli niin kutsutusta IOPP-todistuskirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 7 §:ssä.

8 sääntö. *Toisen hallituksen antamat tai hyväksymät todistuskirjat.* Miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja lisätään 8 säännön 4 kappaleeseen, joka koskee asiakirjoja, joita ei myönnetä alukselle, joka liikennöi sellaisen valtion lipun alla, joka ei ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuoli.

Toisen valtion suorittamasta katsastuksesta, myös MARPOL-yleissopimuksen mukaisesta katsastuksesta säädetään alusturvallisuuslain 37 §:ssä.

9 sääntö. *Vapautuskirjan malli.* Sääntöön lisätään uusi kappale miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitetusta ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisestä vapautuskirjasta ja sen kieliversioista.

MARPOL-yleissopimuksen mukaisista asiakirjojen malleista ei ole annettu kansallista sääntelyä eivätkä ne kuulu lainsäädännön alaan.

IV lisäys. *Miehittämättömien, muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapautuskirjan malli.* Yleissopimuksen I liitteeseen lisätään uusi IV lisäys, jolla annetaan miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitetun öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan vapautuskirjan malli.

MARPOL-yleissopimuksen mukaisista asiakirjojen malleista ei ole annettu kansallista sääntelyä eivätkä ne kuulu lainsäädännön alaan.

MARPOL-yleissopimuksen IV liite

1 sääntö. *Määritelmät.* Muutoksella lisätään IV liitteen määritelmäsääntöön uusi 16 kappale, jolla määritellään miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuva proomu.

3 sääntö. *Poikkeukset.* 3 sääntöön lisätään uusi kappale siitä, että hallinto voi vapauttaa miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut I liitteen katsastusvelvoitteista miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitetulla öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan vapautuskirjalla.

Edellä kuvattu alusturvallisuuslain 53 § koskee myös MARPOL-yleissopimuksen mukaisia katsastuksia ja poikkeuksia niistä. Kansainvälisestä käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta todistuskirjasta eli niin kutsutusta ISPP-todistuskirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 5 §:ssä.

6 sääntö. *Toisen hallituksen antama tai hyväksymä todistuskirja.* Miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja lisätään 6 säännön 4 kappaleeseen, joka koskee asiakirjoja, joita ei myönnetä alukselle, joka liikennöi sellaisen valtion lipun alla, joka ei ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuoli.

7 sääntö. *Vapautuskirjan malli.* Sääntöön lisätään uusi kappale miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitetusta käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä vapautuskirjasta ja sen kieliversioista.

MARPOL-yleissopimuksen mukaisten asiakirjojen malleista ei ole annettu kansallista sääntelyä eivätkä ne kuulu lainsäädännön alaan.

II lisäys. Miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvienproomujen vapautuskirjan malli. Yleissopimuksen I liitteeseen lisätään uusi IV lisäys, jolla annetaan miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitetun käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan vapautuskirjan malli.

MARPOL-yleissopimuksen mukaisista asiakirjojen malleista ei ole annettu kansallista sääntelyä eivätkä ne kuulu lainsäädännön alaan.

7.2.3 Arktisilla merialueilla sijaitsevat alueelliset vastaanottojärjestelyt ja jätepäiväkirja (päätöslauselma MEPC.360(79))

MARPOL-yleissopimuksen V liite

Sääntö 8. *Vastaanottolaitteistot.* Jätteiden vastaanottojärjestelyitä koskevaa 8 sääntöä täydennetään sallimalla alueelliset vastaanottojärjestelyt pienten saarivaltioiden lisäksi myös arktisille valtioille niiden arktisilla merialueilla sijaitsevien satamien osalta.

Satamien vastaanottojärjestelyitä koskee alusjätedirektiivi, joten vastaanottojärjestelyt kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Mainittu direktiivi velvoitteet on pantu kansallisesti täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukujen sääntelyllä ja merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 ja 8 lukujen sääntelyllä.

10 sääntö. *Kyltit, jätehuoltosuunnitelmat ja jätepäiväkirja.* Sääntöön tehdyillä muutoksilla laajennetaan velvoite pitää aluksella jätepäiväkirjaa kaikista bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 olevista aluksista vähintään 100 oleviin aluksiin.

Aluksen jätepäiväkirjasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 6 luvun 5 §:ssä. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

7.3 Lontoon pöytäkirjan muutokset

Lontoon pöytäkirja on YK:n alaisen kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) alainen sopimus ja Suomi on sopimuksen osapuoli. Pöytäkirja on niin kutsuttu sekasopimus, jonka määräykset kuuluvat EU:n ja sen jäsenvaltioiden jaettuun toimivaltaan. EU ei ole sopimuksen osapuoli.

Jätteen ja muun aineen mereen laskemisen kielto kuuluu lainsäädännön alaan, koska sillä puututaan yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin ja siitä on voimassa lain säännöksiä. Kansallinen sääntely on Lontoon pöytäkirjaa rajoittavampaa; Suomessa on vanhastaan ollut sallittua ainoastaan ruoppausmassan läjitys. Ympäristönsuojelulain 18 §:n 2 momentin mukaan Suomen aluevesille tai talousvyöhykkeelle ei saa upottamis- tai muussa hylkäämistarkoituksessa laskea jätettä tai muuta ainetta suomalaisesta tai ulkomaisesta

aluksesta, jäällä liikkuvasta ajoneuvosta, ilma-aluksesta tai merensuojelulain 4 §:n 2 kohdassa tarkoitettusta avomeriyksiköstä, taikka upottaa tai hylätä alusta, avomeriyksikköä tai ilma-alusta ottaen huomioon, mitä vastaavasta toimesta talousvyöhykkeen ulkopuolella säädetään merensuojelulain 7 §:n 3 momentissa. Sama koskee aineen kaatamista rannalta mereen upottamis- tai hylkäämistarkoituksessa. YSL 18.3 §:n mukaan ruoppausmassan sijoittamisesta vesialueelle säädetään vesilaisissa. Vesilain 3 luvun 3 §:n mukaan viranomaislupa tarvitaan aina ruoppausmassan sijoittamiseen hylkäämistarkoituksessa Suomen aluevesillä, jollei kyse ole merkityksettömän pienestä määrästä ruoppausmassaa.

Suomi on lisäksi osapuolena vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevassa yleissopimuksessa (nk. Helsingin sopimus, SopS 2/2000), jonka 11 artiklassa kielletään muun paitsi ruoppausmassan mereen laskeminen.

Suomi on Lontoon pöytäkirjan hyväksymiskirjan tallettamisen yhteydessä vuonna 2017 antanut seuraavan ilmoituksen: Pöytäkirjan 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti Suomi ilmoittaa kieltäneensä kansallisesti pöytäkirjan liitteessä 1 mainittujen jätteiden ja muiden aineiden mereen laskemisen lukuun ottamatta ruoppausjätteen läjitystä.

Kansallisesti viemärioliejasta käytetään termejä puhdistamoliete, yhdyskuntajätevesiliete sekä saostus- ja umpisäiliöliete. Nämä lietteet ovat jätettä, jota koskee jätelainsäädäntö. Jätelaki ja valtioneuvoston asetus jätteistä (978/2021) pohjautuvat EU:n jätedirektiiviin. Yhdyskuntajätevesiasetuksen 5 § kieltää yhdyskuntien jätevedenpuhdistamoista kertyvän käsitellyn tai käsittelemättömän jätevesilietteen päästämisen vesiin. Yhdyskuntajätevesiasetus täytäntöönpanee yhdyskuntajätevesidirektiiviä (91/271/ETY). Yhdyskuntajätevesidirektiivin 14 artiklassa on säännös, jonka mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava, että lietteen päästäminen pintavesiin laivoista, putkissa johtamalla tai muilla keinoin lopetetaan 31 päivään joulukuuta 1998 mennessä. Säännös ei kuitenkaan koske lietteen päästämistä mereen. Myöskään jätedirektiivi ei kiellä lietteen päästämistä mereen.

Suomen kansallinen lainsäädäntö on muutetun Lontoon pöytäkirjan mukainen. Muutoksen hyväksyminen ei edellytä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Asiasta ei ole EU-säätelyä, joten muutos kuuluu EU-jäsenmaiden kansalliseen toimivaltaan.

8 Lakiehdotusten säännöskohtaiset perustelut

8.1 Laki turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdystä Hongkongin kansainvälisestä yleissopimuksesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne yleissopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu edempänä jaksossa 7.

2 §. Pykälän mukaan yleissopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lainsäädännön alaan kuuluvat yleissopimuksen määräykset olisi tarkoitus saattaa voimaan yleissopimuksen tullessa kansainvälisesti voimaan.

8.2 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I ja IV liitteeseen tehdyistä muutoksista

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteeseen päätöslauselmilla MEPC.330(76) tehdyt muutokset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu edempänä jaksossa 7.

2 §. Pykälän mukaan muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset olisi tarkoitus saattaa voimaan mahdollisimman pian.

8.3 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan V liitteeseen tehdyistä muutoksista

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne MARPOL-yleissopimuksen V liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdyt muutokset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu edempänä jaksossa 7.

2 §. Pykälän mukaan muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Muutokset olisi tarkoitus saattaa voimaan mahdollisimman pian.

8.4 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetusta VI liitteestä

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne MARPOL-yleissopimuksen päätöslauselmalla MEPC.328(76) uudistetun VI liitteen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu edempänä jaksossa 7.

2 §. Pykälän mukaan yleissopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset olisi tarkoitus saattaa voimaan mahdollisimman pian.

8.5 Laki jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteeseen 1 ja 2 tehdyistä muutoksista

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan ne pöytäkirjan muutetut määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selostettu edempänä jaksossa 7.

2 §. Pykälän mukaan muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

3 §. Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

8.6 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

1 luku. Yleiset säännökset.

1 §. *Lain tarkoitus.* Pykälän 1 momentin suomenkielisestä versiosta korjattaisiin aiempi kirjoitusvirhe. Nyt ensimmäisessä virkkeessä viitataan *alueiden* päästöjen rajoittamiseen, kun pitäisi tarkoittaa *aineiden* päästöjen rajoittamista. Ruotsinkielisessä kieliversiossa vastaavaa virhettä ei ole.

2 momenttiin ei esitetä muutoksia, mutta pykälän 3 momenttia esitetään täydennettävän siten, että todettaisiin lailla annettavan aluskierrätysasetuksen ohella Hongkongin yleissopimuksen kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Samalla aluskierrätysasetusta koskeva kohta tarkennettaisiin siten, että tarkoitettaisiin sitä täsmentävien ja täydentävien kansallisten säännösten antamista. Lisäksi 3 momenttiin lisättäisiin säännös siitä, että lailla annettaisiin jakeluinfra-asetuksen vesiliikennettä koskevien säännösten täsmentämistä ja täydentämistä koskevat kansalliset säännökset.

2 §. *Määritelmät.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusina määritelmänä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen (11 a kohta), harmaan veden (14 a), MRV-asetuksen (37 a kohta) ja pakokaasujen puhdistusjärjestelmän (41 a kohta) määritelmät, koska mainittuihin määritelmiin viitataan ehdotetuissa aineellisissa säännöksissä. Määritelmät sijoittuisivat pykälässä aakkosjärjestykseen.

11 a kohdan määritelmä esitetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä annetun asetuksen määritelmän mukaisena; määritelmä on tarpeen asetusta täydentävän kansallisen lainsäädännön toteuttamiseksi.

Harmaan veden määritelmä olisi tarpeen harmaiden vesien päästökiellon toteuttamiseksi. Ehdotetun määritelmän mukaan harmaalla vedellä tarkoitettaisiin aluksen käsiteltyjä ja käsittelemättömiä jätevesiä, jotka syntyvät peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa, lukuun ottamatta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 1.3 säännössä määriteltyä käymälöistä, sairaaloista, eläintiloista ja lastitiloista peräisin olevaa jätevettä. Siten kyse olisi muista jätevesistä kuin käymäläjätevesistä, joista määrätään MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, ja aluksen operatiivisessa toiminnassa syntyvistä jätevesistä. Määritelmä pohjautuu harmaan veden

yleiskieliseen merkitykseen ja IMOssa laaditun MARPOL-yleissopimuksen V liitteen toimeenpanoa koskevan ohjesäännön⁵⁴ mukaiseen määritelmään.

Pykälään esitetään pakokaasujen puhdistusjärjestelmän määritelmää, joka olisi lainsäädäntötekniisesti tarpeen rikkipesureiden pesuvesien päästökiellon toteuttamiseksi. Esitetyn määritelmän mukaan pakokaasujen puhdistusjärjestelmällä tarkoitettaisiin laitteistoa, joka poistaa aluksen pakokaasuista rikkidioksidipäästöjä siten, että pakokaasun rikkidioksidipäästöt saadaan kokonaisuudessaan ja jatkuvasti laskemaan vähintään vastaavalle tasolle, kuin millä ne olisivat, jos aluksella käytettäisiin 7 luvun 7 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävää polttoainetta. Määritelmä on siten hyvin samankaltainen kuin 7 luvun 9 a §:n mukainen päästönvähentämismenetelmän määritelmä. Pakokaasujen puhdistuslaitteisto eli rikkipesuri on yksi mahdollinen 7 luvun 9 a §:ssä tarkoitettu päästönvähentämismenetelmä.

4 §. *Lain soveltaminen poliisiin, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin.* Voimassa olevan lain soveltamista Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin koskevaa säännöstä esitetään muutettavan siten, että se koskisi myös poliisin aluksia. Siten lakia sovellettaisiin myös poliisin aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu. Poikkeuksetta lakia sovellettaisiin kuitenkin sellaisiin poliisiin, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin, joita käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia. Lain säännöksistä olisi siten tarvittaessa mahdollista poiketa poliisin alusten osalta. Muutos on tarpeen, koska alusten tyypin oksidipäästöjä koskevan sääntelyn on todettu asettavan teknisiä haasteita poliisin alusten suorituskyvylle. Vuonna 2021 voimaan tullut tyypin oksidipäästöraja eli NOx-taso III edellyttää käytännössä, että aluksen moottoriin tulee asentaa katalysaattori, erillinen pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmä tai aluksen käyttövoimana tulisi olla maakaasu tai akusto. Erityisesti pienten alusten osalta, joita poliisin alukset ovat, katalysaattori on tällä hetkellä käytännön kannalta varteenotettavin tapa täyttää NOx-tason III vaatimukset. Katalysaattori ja sen edellyttämät lisälaitteet kuten ureasäiliö, pumput ja ohjausjärjestelmät lisäävät aluksen painoa ja nostavat aluksen painopistettä heikentäen sen vakautta. Tästä johtuen aluksen tekninen suorituskyky heikkenee, millä voi olla vaikutus erityisesti hälytysajoon. MARPOL-yleissopimuksen 3.3 artiklan perusteella yleissopimuksen vaatimuksia ei sovelleta hallinnon ei-kaupallisessa käytössä oleviin aluksiin. Näin ollen ehdotettu muutos olisi yhdenmukainen MARPOL-yleissopimuksen vaatimusten kanssa.

2 luku. Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen.

7 §. *IOPP-todistuskirja.* Kansainvälistä todistuskirjaa öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja) koskevaan pykälään esitetään muutoksia miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttamista koskevista MARPOL-muutoksista johtuen.

Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan, mutta 2 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta vapauttaa miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut IOPP-todistuskirjaa koskevasta velvoitteesta siten, että niille myönnetään erityinen vapautustodistus.

Voimassa olevan pykälän 2 momentti siirrettäisiin pykälän 3 momentiksi ja sitä täydennettäisiin siten, että se koskisi myös miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille myönnettävää vapautustodistusta. Siten Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty

⁵⁴ Annettu IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.219(63).

luokituslaitos antaisi hakemuksesta tällaisen vapautuskirjan suomalaiselle proomulle MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Lisäksi tämä vapautuskirja annettaisiin määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, kuten MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä edellytetään.

3 luku. Öljypäästömaksu.

2 §. Öljypäästömaksun määrä. Öljypäästömaksun määrää koskevan säännöksen viittausta lain liitteeseen esitetään muutettavan siten, että öljypäästömaksuun sovellettavan maksutaulukon sisältävä liite numeroitaisiin lain liitteeksi 1. Muutos olisi tarpeen, koska uuteen 7 b lukuun esitetään säännöksiä, joiden vuoksi lakiin olisi tarpeen lisätä toinen liite.

15 §. Öljypäästömaksun täytäntöönpano. Pykälä esitetään kumottavaksi tarpeettomana, koska öljypäästömaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa.

5 luku. Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen harmaan veden päästöjen ehkäiseminen. Luvun otsikkoa esitetään täydennettävän siten, että se kattaisi käymäläjätevesien päästöjen ehkäisemisen ohella harmaan veden päästöjen ehkäisemisen.

1 §. Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus. Käymäläjätevesien päästökieltoa ja -rajoitusta koskevaa pykälää esitetään tarkennettavan hallitusohjelmakirjaukseen perustuen.

Voimassa olevan pykälän 1 momentin mukaan käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään. Koska MARPOL-yleissopimus sallii käsitellyn käymäläjäteveden päästämisen kaikilla merialueilla ja käsitelty käymäläjätevesi voi edellä jaksossa 4.2.1.2 kuvatulla tavalla sisältää rehevöittäviä aineita, esitetään Suomen aluevesille käsitellyn käymäläjäteveden päästökieltoa.

Lakiteknisesti päästökielto toteutettaisiin siten, että voimassa olevan pykälän 1 momentin päästökieltoa rajattaisiin siten, että se kattaisi muun soveltamisalan paitsi Suomen aluevedet. Kieltoon ei tulisi sisällöllisiä muutoksia. 1 momentin loppuun lisättäisiin virke, jossa säädettäisiin käymäläjätevesien päästökiellostä Suomen aluevesillä. Sen mukaan Suomen aluevesillä käsittelemättömän ja käsitellyn jäteveden päästäminen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 2 säännössä tarkoitettusta aluksesta veteen olisi kielletty muissa kuin mainitun liitteen 3 säännön mukaisissa tilanteissa. Käytännössä muuttaisi nykyistä oikeustilaa vain käsitellyn käymäläjäteveden osalta, koska käsittelemättömän käymäläjäteveden päästäminen on jo kielletty Suomen aluevesillä lukuun ottamatta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen nojalla mainitun liitteen 3 säännön poikkeustilanteita, joista on kansallisesti säädetty 2 §:ssä.

Säännöksessä määriteltäisiin, että se koskisi aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400, sekä tätä pienempiä aluksia, jotka saavat kuljettaa vähintään 15 henkilöä.

Voimassa olevan lain saman luvun 2 §:n mukaisesti päästäminen olisi kuitenkin sallittu tilanteissa, joissa päästö on tarpeen aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä taikka tilanteissa, joissa päästö aiheutuu alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneesta vahingosta, jos kaikkiin kohtuullisiin

varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon syntymistä ja sen jälkeen päästön estämiseksi tai minimoimiseksi.

1 a §. Harmaan veden päästökielto. Hallitusohjelman aluspäästökieltoja koskevaan kirjaukseen perustuen 5 lukuun esitetään uutta 1 a §:ää, joka koskisi harmaan veden päästökieltoa. 1 luvun 2 §:ään esitettävän määritelmän mukaisesti harmaalla vedellä tarkoitettaisiin aluksen käsiteltyjä ja käsittelemättömiä jätevesiä, jotka syntyvät peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa harmailla vesillä aluksen käsiteltyjä ja käsittelemättömiä jätevesiä, jotka syntyvät peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa, lukuun ottamatta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 1.3 säännössä määriteltyä käymälöistä, sairaaloista, eläintiloista ja lastitiloista peräisin olevaa jätevettä. Esitetyn päästökielton mukaan harmaan veden päästäminen veteen olisi kielletty Suomen vesialueella aluksesta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmästä aluksesta, joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä ja jonka rungon pituus on yli 24 metriä. Soveltamisala olisi siten sama kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen määräyksissä ja merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 1 §:n säännöksissä, jotka koskevat alusten käymäläjätevesipäästöjen ehkäisemistä ottaen kuitenkin huomioon Euroopan unionin huviveneitä koskevan suunnittelua, valmistusta ja tuotteiden vapaata liikkuvuutta koskevan direktiivin 2013/53/EU.

MARPOL-yleissopimus tosin koskee vain kansainvälisessä liikenteessä olevia aluksia, kun taas nyt esitetty säännös ja lain 5 luvun 1 § koskevat myös kotimaan liikenteen aluksia. Esitetyn päästökielton maantieteellinen soveltamisala kattaisi Suomen aluevedet.

Pykälän 2 momentin säännöksellä rajattaisiin jäänmurtaajat harmaiden vesien päästökielton ulkopuolella. Säännöksen mukaan 1 momentin päästökieltoa ei sovellettaisi ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja sopimus- tai valtiosopimus pohjaisesti. Poikkeus olisi tarpeen, koska jäänmurtaajien lyhyet satamakäyntiajat eivät mahdollistaisi kaikkien päästökieltoalueella kertyvien harmaiden vesien tyhjentämistä maihin eikä vanhemmilla murtajilla ole riittävää tankkikapasiteettia kertyvien harmaiden vesien säilyttämiseksi aluksella päästökieltoalueella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin 1 momentin päästökielton valvontaa tukevista vaatimuksista. Säännöksessä edellytettäisiin, että 1 momentissa tarkoitettuna aluksen konepäiväkirjaan tai muuhun aluksen päiväkirjaan tehdyin merkinnöin on pystyttävä osoittamaan, että aluksen laitaventtiili on suljettu Suomen aluevesille saavuttaessa viimeistään aluevesirajalla, jollei harmaan veden päästäminen ole ollut 2 §:n mukaan sallittua esimerkiksi vaaratilanteesta johtuen. Lisäksi päiväkirjaan olisi merkittävä tiedot siitä, milloin ja missä suomalaisessa satamassa harmaata vettä on jätetty sekä jätetyn harmaan veden määrä. Laitaventtiiliä koskevaa kirjausvelvoitetta esitetään, koska laitaventtiilin sulkeminen estää harmaan veden päästämisen alukselta veteen. Satamissa jätetyn harmaan veden kirjausvelvoite tukisi valvontaa. Säännös sallisi merkintöjen tekemisen konepäiväkirjan sijaan esimerkiksi aluksen laivapäiväkirjaan tai ajopäiväkirjaan.

Käytännössä harmaan veden päästökielto edellyttäisi alukselta riittävää tankkikapasiteettia Suomen vesialueella kertyvän harmaan veden säilyttämiseksi ja tarpeen mukaan tankkien tyhjentämistä satamaan. Tarvittaessa harmaata vettä voi varastoida aluksen painolastitankkeihin

kuten IMO:n ohjeistuksessa harmaan veden tai käymäläjäteveden väliaikaiselle säilyttämiseksi aluksen painolastivesitankeissa⁵⁵ tunnistetaan.

Jotta varustamot ja satamat ehtivät varautua päästökieltoon tarvittaessa lisäämällä alusten tankkikapasiteettia ja varautumalla harmaiden vesien vastaanottoon satamassa, muutoksille esitetään viiden vuoden siirtymäaikaa. Siten pykälän esitetään tulevan voimaan 1.1.2030 alkaen.

2 §. Käymäläjäteveden ja harmaan veden päästäminen poikkeustilanteissa. Luvun 2 §:ää, joka koskee käymäläjäteveden päästämistä poikkeustilanteissa esitetään täydennettävän siten, että se koskisi jatkossa myös harmaita vesiä. Siten pykälässä luetellut poikkeustilanteet sallisivat poikkeamisen 1 §:n mukaisesta käymäläjäteveden päästökiellosta ja päästörajoituksesta ohella poikkeamisen esitetyn 1 a §:n mukaisesta harmaan veden päästökiellosta. Siten harmaan veden päästäminen olisi sallittu tilanteissa, joissa päästö on tarpeen aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi, ja tilanteissa, joissa päästäminen aiheutuu alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneesta vahingosta, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon syntymistä ja sen jälkeen päästön estämiseksi tai minimoimiseksi. Voimassa oleva 2 § vastaa muotoilultaan MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 3 säännön 1 kohta.

Kuten 1 a §, myös 2 §:n muutokset tulisivat voimaan 1.1.2030.

5 §. ISPP-todistuskirja. Kansainvälistä todistuskirjaa käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (ISPP-todistuskirja) koskevaan pykälään esitetään muutoksia miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttamista koskevista MARPOL-muutoksista johtuen. Ehdotetut muutokset vastaavat 2 luvun 7 §:ään esitettyjä muutoksia, joilla vapautetaan proomut IOPP-todistuskirjaa koskevista vaatimuksista.

Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan, mutta 2 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta vapauttaa miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut ISPP-todistuskirjaa koskevasta velvoitteesta siten, että niille myönnetään erityinen vapautustodistus.

Voimassa olevan pykälän 2 momentti siirrettäisiin pykälän 3 momentiksi ja sitä täydennettäisiin siten, että se koskisi myös miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille myönnettävää vapautustodistusta. Siten Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaisi hakemuksesta tällaisen vapautuskirjan suomalaiselle proomulle MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Lisäksi tämä vapautuskirja annettaisiin määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, kuten MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä edellytetään.

6 luku. Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen.

2 §. Kiinteän jätteen päästäminen poikkeustilanteissa. Pykälän 3 momenttia esitetään muutettavan siten, että siitä poistettaisiin bruttovetoisuudeltaan alle 400 tonnin alusten velvoite merkitä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen aluksen päiväkirjaan, koska jatkossa kaikilla bruttovetoisuudeltaan vähintään 100 tonnin aluksilla olisi

⁵⁵ BMW.2/Circ.82 Guidance for the temporary storage of treated sewage and/or grey water in ballast water tanks

velvoite pitää jätöpäiväkirjaa tai kotimaan liikenteen jätöpäiväkirjaa ja siten ne voisivat tehdä nämä merkinnät näihin jätöpäiväkirjoihin.

5 §. Aluksen jätöpäiväkirja. Pykälän 1 momentin jätöpäiväkirjan pitovelvoitteen aluskoraja muutetaan hyväksyttäväksi esitettyjen MARPOL-yleissopimuksen V liitteen muutosten mukaisesti 400 bruttotonnista 100 bruttoon. Samalla muotoilu ”on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä” muutettaisiin muotoon ”saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä” lain terminologian yhdenmukaistamiseksi. Lisäksi momenttiin esitetään säännöstä kotimaanliikenteen jätöpäiväkirjasta, jollaista kotimaanliikenteessä purjehtiva alus voisi pitää MARPOL-yleissopimuksen mukaisen jätöpäiväkirjan sijasta. Kotimaanliikenteen jätöpäiväkirja voisi olla osa aluksen päiväkirjaa. Luvun 6 §:ssä esitetään säädettävän, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä kotimaanliikenteen jätöpäiväkirjan mallista. Tarkoituksena on, että kotimaanliikenteen päiväkirja olisi malliltaan yksinkertaisempi kuin MARPOL-yleissopimuksen mukainen jätöpäiväkirja.

2 momentin mukaan jätöpäiväkirja ja kotimaanliikenteen jätöpäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa ne ovat helposti saatavissa tarkastusta varten ja niitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä. MARPOL-yleissopimuksesta seuraa lisäksi, että jätöpäiväkirjaa voi pitää sähköisessä muodossa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ja ulkomaan viranomaisen tarkastusoikeudesta. Momentti pysyisi sisällöltään pääosin ennallaan, mutta Liikenne- ja viestintäviraston tarkastusoikeus laajennettaisiin kotimaanliikenteen jätöpäiväkirjaan. Samalla momentin viittaus alle 400 bruttotonnin alusten päiväkirjoihin poistetaan tarpeettomana, koska näillä aluksilla on jatkossa pidettävä jätöpäiväkirjaa tai kotimaanaluksen jätöpäiväkirjaa.

6 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset. Pykälän 2 momenttiin esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuutta, joka koskisi 5 §:ssä tarkoitettua kotimaanliikenteen jätöpäiväkirjan kaavaa. Tarkoituksena on, että Liikenne- ja viestintäviraston antama kaava pohjautuisi MARPOL-yleissopimuksen jätöpäiväkirjan kaavaan, mutta että sitä yksinkertaistettaisiin soveltuvin osin.

7 luku. Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen.

6 §. IAPP-todistuskirja. Kansainvälistä todistuskirjaa ilman pilaantumisen ehkäisemisestä (IAPP-todistuskirja) koskevaan pykälään esitetään muutoksia miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttamista koskevista MARPOL-muutoksista johtuen. Ehdotetut muutokset vastaavat 2 luvun 7 §:ään esitettyjä ja 5 luvun 5 §:n muutoksia, joilla vapautettaisiin proomut IOPP- ja ISPP-todistuskirjoja koskevista vaatimuksista.

Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan, mutta 2 momentissa säädettäisiin mahdollisuudesta vapauttaa miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut IAPP-todistuskirjaa koskevasta velvoitteesta siten, että niille myönnetään erityinen vapautustodistus.

Voimassa olevan pykälän 2 momentti siirrettäisiin pykälän 3 momentiksi ja sitä täydennettäisiin siten, että se koskisi myös miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille myönnettävää vapautustodistusta. Siten Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaisi hakemuksesta tällaisen vapautuskirjan suomalaiselle proomulle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää

mainitun liitteen vaatimukset. Lisäksi tämä vapautuskirja annettaisiin määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, kuten MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä edellytetään.

9 b §. *Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto.* Hallitusohjelman aluspäästökieltoja koskevaan kirjaukseen perustuen 7 lukuun esitetään uutta 9 b §:ää, joka koskisi pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn pesuveden sekä pesuvedestä eroteltujen jäämien päästökieltoa. Pykälän 1 momentin mukaan pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistamattoman pesuveden päästäminen veteen olisi kielletty aluevesillä. 1 momentin päästökielto kattaisi siten niin sanotussa avoimessa kierrossa toimivien laitteiden pesuvedet.

Pykälän 2 momentissa kiellettäisiin puolestaan suljetussa kierrossa toimivassa pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn pesuveden eli puhdistetun pesuveden, jota kutsutaan myös ylivuotovedeksi, päästäminen veteen aluevesillä. Lisäksi kiellettäisiin suljetun kieron laitteessa käytetystä pesuvedestä eroteltujen jäämien päästäminen veteen aluevesillä.

Lain voimaantulosäännöksessä esitetään säädettävän, että 1 momentin päästökielto tulisi voimaan 1.7.2025. Aluksilla, joissa suljetun kierron rikkipesuri, voi olla tarpeen tankkikapasiteettia pesuvesien säilömiseksi Suomen aluevesillä kulun ajaksi. Tankkikapasiteetin lisääminen edellyttää telakointia, joten 2 momentin mukainen päästökielto tulisi sovellettavaksi 1.1.2029 alkaen. Soveltamisaikataulu vastaisi Ruotsissa ja Tanskassa säädettäviä päästökieltoja.

14 a §. *Toimivaltainen viranomainen* ja **14 b §.** *Kansallinen akkreditointielin.* Pykälät, joilla Liikenne- ja viestintävirasto on nimetty MRV-asetuksen mukaiseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi ja FINAS-akkreditointipalvelu mainitun asetuksen mukaiseksi kansalliseksi akkreditointielimeksi esitetään kumottavan, koska Liikenne- ja viestintäviraston ja FINAS-akkreditointielimen MRV-asetuksen ja jatkossa myös uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä annetun asetuksen mukaisista rooleista ja tehtävistä esitetään säädettävän lain 12 luvussa, joka koskee lain mukaisia valvontatehtäviä.

7 a luku. Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen.

Luvun otsikkoa muutettaisiin siten, että se koskisi alusten energiatehokkuuden lisäksi alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Otsikon muuttaminen on perusteltua merenkulun ympäristönsuojelulla täytäntöön pantavan EU:n ja IMO:n ilmastosääntelyn lisääntymisen myötä.

1 §. *Uuden aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset.* Voimassa olevan lain pykälää, jossa säädetään aluksen energiatehokkuutta koskevista vaatimuksista, esitetään muutettavan päätöslauselmalla MEPC.328(76) MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen tehtyjen muutosten vuoksi.

Pykälän otsikkoa ja sisältöä esitetään muutettavan siten, että se koskisi vain uusia aluksia.

Pykälässä säädettäisiin, että uudelle alukselle tulee laskea saavutettu EEDI-arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti. Lisäksi uuden aluksen saavutetun EEDI-arvon tulisi olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen. Esitetty sääntely perustuu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 22 ja 24 sääntöön.

2 §. *Olemassa olevan aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset.* Siinä missä 1 §:n esitetään koskevan uuden aluksen energiatehokkuutta, esitetty 2 § koskisi olemassa olevan aluksen energiatehokkuusvaatimuksia. Pykälä vastaisi 1 §:n rakennetta. Siten siinä säädettäisiin ensinnäkin velvoitteesta laskea saavutetun olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin (niin sanottu saavutettu EEXI) arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti. Toiseksi tämän arvon tulisi olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen. EEXIstä määrätään MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 23 ja liitteen 25 säännössä.

3 §. *SEEMP-suunnitelma.* Aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelmaa eli niin sanottua SEEMP-suunnitelmaa koskeva säännös (voimassa olevan lain 2 §) esitetään siirrettävän 3 §:ksi ja täydennettävän siten, että se vastaisi MARPOL-yleissopimuksen 26 sääntöä.

1 momentissa esitetään säädettävän voimassa olevan lain 2 §:n mukaisesti SEEMP-suunnitelman pitämistä koskevasta ydinvelvoitteesta, joka koskee aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400. Säännös perustuu MARPOL-yleissopimuksen 26 säännön 1 kohtaan.

2 momentissa esitetään säädettävän vähintään 5 000 bruttotonnin alusten velvoitteesta kirjata SEEMP-suunnitelmaansa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

3 momentissa esitetään säädettävän, että Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaisi hakemuksesta, että 2 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen, ja antaisi alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella. Näistä velvoitteista on voimassa olevassa laissa säädetty alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tietojärjestelmästä johtuvia muutoksia SEEMP-suunnitelmaan koskevan 2 a §:n 2 ja 3 momentissa. Ne pohjautuvat MARPOL-yleissopimuksen 26 säännön 2 kohtaan.

4 momentissa esitetään säädettävän bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksen SEEMP-suunnitelman tarkastamisesta ja auditoimisesta IMO:n ohjeistukset huomioiden. Säännös perustuisi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 26 säännön 3 kappaleen 3 kohtaan.

4 §. *Aluksen polttoaineen kulustietojen keruu ja ilmoittaminen.* Pykälässä esitetään säädettävän MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 27 säännön mukaisesti aluksen polttoaineen kulustietojen keruusta ja ilmoittamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin 27 säännön mukaisesta bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksen velvoitteesta kerätä polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavat tiedot. Säännös vastaisi muutoin voimassa olevan lain 2 a §:n 1 momenttia, mutta siitä poistettaisiin tarpeettomaksi tullut maininta kalenterivuodesta, josta velvoite alkaa.

2–5 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan lain 7 a luvun 2 b §:n säännökset. Säännösten lain sisäiset viittaukset numeroitaisiin uudelleen vastaamaan muita 7 a lukuun esitettyjä muutoksia. Lisäksi 4 momentin (voimassa olevan lain 7 a luvun 2 b §:n 3 momentti) alkuun esitetään lisättävän selventävä sana ”aluksen”. Lisäys ei muuttaisi säännöksen merkitystä.

5 §. Operatiivinen hiili-intensiteetti. Lukuun esitetään lisättävän uusi pykälä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen uuden 28 säännön vuoksi. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin 28 säännön 1, 3 ja 4 kappaleiden veloitteesta laskea alukselle vuosittain MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitettu saavutettu operatiivinen hiili-intensiteetti-indikaattori ja mainitun säännön 6 kohdan veloitteesta määrittää alukselle hiili-intensiteettiluokitus. Hiili-intensiteetti-indikaattori tulisi laskea kalenterivuositain. 28 sääntö soveltuu bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin irtolastialuksiin, yhdistelmäaluksiin, konttialuksiin, risteilyaluksiin, kaasusäiliöaluksiin, yleisiin lastialuksiin, nestesäiliöaluksiin, kylmälastialuksiin, ro-ro-aluksiin, ro-ro-aluksiin, jotka kuljettavat ajoneuvoja, ro-ro-matkustaja-aluksiin ja säiliöaluksiin siten kuin nämä on määritelty MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 2 säännön 2 kohdassa.

2 momentin mukaan hiili-intensiteetti-indikaattori on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle seuraavan kalenterivuoden maaliskuun loppuun mennessä. Tämä säännös perustuisi 28 säännön 2 ja 3 kappaleeseen. Luvun 12 pykälään esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle valtuutta antaa tarkempia säännöksiä operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamisesta.

3 momentissa säädettäisiin heikon hiili-intensiteettiluokituksen saaneilta aluksilta edellytettävistä korjaavista toimista 28 säännön 7–9 kappaleen mukaisesti. Tasolle D kolmena peräkkäisenä vuotena tai tasolle E luokitellun aluksen on laadittava suunnitelma korjaavista toimista vaaditun vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteetti-indikaattorin saavuttamiseksi, tarkistettava suunnitelman johdosta aluksen SEEMP-suunnitelma ja toteutettava tarkistetun SEEMP-suunnitelman mukaisesti korjaavat toimet MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Viittauksesta MARPOL-yleissopimukseen seuraa lisäksi, että tarkistettu SEEMP-suunnitelma tulee toimittaa tarkastettavaksi hallinnolle (Liikenne- ja viestintävirastolle) tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

6 §. IEE-todistuskirja. Säännöksen numerointi muutettaisiin 3 §:stä 6 §:ksi, mutta sen sisältöön ei tehtäisi muutoksia.

7 §. Polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus. Voimassa olevan lain vaatimustenmukaisuusvakuutusta koskevan 2 c §:n sisältö siirrettäisiin muutettuna uuteen 7 §:ään. Voimassa olevassa 2 c §:ssä säädetään polttoaineen kulutusilmoitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta, mutta säännöstä tulisi täydentää, jotta se kattaisi päätöslauselmalla MEPC.328(76) MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 6 sääntöön tehdyt muutokset. Siksi pykälän otsikkoon esitetään tarkennettavan, että kyse on polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta.

1 momenttiin lisättäisiin maininnat polttoaineen kulutusilmoituksesta ja operatiivisesta hiili-intensiteettiluokituksesta. Samalla tarkennettaisiin, että vaatimustenmukaisuusvakuutus myönnetään hakemuksesta ja että vaatimustenmukaisuusvakuutuksen myöntämisen edellytyksenä on, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen polttoaineen kulutusta koskeviin tietoihin ja operatiiviseen hiili-intensiteettiluokitukseen liittyvät vaatimukset.

2 momentissa säädettäisiin vaatimustenmukaisuusvakuutuksen antamisen määräajoista. Vastaava säännös on voimassa olevan 2 c §:n 1 momentissa. Siten vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden

alusta tai viipymättä, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

3 momentissa säädettäisiin 9 säännön 12 kappaleen mukaisesti vaatimustenmukaisuusvakuutuksen voimassaolosta. Vastaava säännös on voimassa olevan 2 c §:n 2 momentissa. Siten vaatimustenmukaisuusvakuutus olisi voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, ja seuraavan kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta, mutta MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 6 säännön 7 kohdan mukaisesti myönnetty vaatimustenmukaisuusvakuutus olisi voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Lisäksi vaatimustenmukaisuusvakuutusta olisi säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

8 §. *Poikkeukset aluksen energiategokkuutta koskeviin vaatimuksiin.* Säännöksen numerointi muutettaisiin 4 §:stä 8 §:ksi, mutta sen sisältöön ei tehtäisi muutoksia.

9 §. *Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen soveltamisalaa koskeva vapautus.* Pykälässä säädettäisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti niin sanotusta saaripoikkeuksesta. Asetuksen mainittu säännös sallii jäsenvaltion vapauttaa asetuksen soveltamisalasta muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten matkoilla kyseisen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman ja saman jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan sellaisen käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jolla on alle 200 000 vakinaista asukasta, käyttämän energian. Lisäksi saaripoikkeus koskee energiaa, jota tällaiset alukset käyttävät ollessaan edellä tarkoitetun saaren satamassa. Vapautus on määräaikainen ja voimassa vuoden 2029 loppuun. Ehdotettu merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 7 § toistaisi tämän säännöksen pienin kielellisin, säännöksen sisältöä muuttamattomin muutoksin. Käyntisatamalla tarkoitettaisiin pykälässä käyntisatamaa siten kuin se on määritelty mainitun asetuksen 3 artiklan 10 kohdassa. Asetuksen mukaan käyntisatama tarkoittaa satamaa, jossa alukset pysähtyvät lastin lastaamista tai purkamista taikka matkustajien alukseen nousemista tai aluksesta poistumista varten, lukuun ottamatta pysähdyksiä, joiden ainoana tarkoituksena on tankkaus, tarvikkeiden hankkiminen, miehistön luovuttaminen, kuivatelakalle meneminen tai aluksen tai sen varusteiden tai molempien korjaaminen, pysähdykset satamassa sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella toteutetut siirrot aluksesta toiseen, pysähdykset yksinomaan suojautumiseksi epäsuotuisilta sääoloilta tai etsintä- ja pelastustoimien vuoksi sekä konttialusten pysähdykset 2 artiklan 2 kohdan perusteella annetussa täytäntöönpanosäädöksessä luetellussa lähialueilla sijaitsevassa konttien jälleenlaivaussatamassa.

Suomessa saaripoikkeus tulisi koskemaan käytännössä vain Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisiä reittejä sekä ahvenanmaalaisia satamia. Vastaavanlaista vapautusta sovelletaan meriliikenteen päästökaupassa päästökauppalain 75 §:ssä. Mainitun säännöksen mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava tällaisista vapautuksista komissiolle ja komissio julkaisee vapautukset Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Liikenne- ja viestintäministeriö tekisi tämän ilmoituksen nyt esitettävän merenkulun ympäristönsuojelulain muutoslain vahvistamisen jälkeen.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 2 artiklassa säädetään myös muista vapautuksista, jotka eivät voi tulla sovellettaviksi Suomessa. Nämä vapautukset koskevat syrjäisimpiä alueita ja julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia matkoja ja reittejä. Näistä tai muiden jäsenvaltioiden päätösvaltaan kuuluvista

saaripoikkeuksista ei ole tarpeen säätää Suomessa, koska ne tulevat toimivaltaisten jäsenvaltioiden päätöksellä suoraan sovellettaviksi myös Suomen hallinnon alla olevien alusten osalta.

10 §. *Maasähkön syöttöä satamassa koskevat velvoitteet.* Pykälässä velvoitettaisiin sataman pitäjä varmistamaan, että satamissa tarjotaan aluksille maasähköä jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklan mukaisesti.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 §:n 47 kohdan mukaan sataman pitäjällä tarkoitetaan oikeushenkilöä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä. Käytännössä sataman pitäjä on usein satamayhtiö.

Pykälässä mainittujen jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklojen vaatimukset kohdistuvat TEN-T-verkolla sijaitseviin merisatamiin ja sisävesisatamiin. Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 69 alakohdan mukaan TEN-T-ydinverkon sisävesisatamalla tai kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamalla tarkoitetaan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II lueteltua ja luokiteltua TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamaa. Samaisen artiklan 70 alakohdan mukaan TEN-T-ydinverkon merisatamalla tai kattavan TEN-T-verkon merisatamalla tarkoitetaan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II lueteltua ja luokiteltua TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon merisatamaa. Asetus (EU) N:o 1315/2013 kumottiin heinäkuussa 2024 voimaan tulleella asetuksella unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta ((EU) 2024/1679)). Uuden asetuksen 10 artiklan 2 kohdan mukaan EU:n jakeluinfra-asetuksessa olevat viittaukset ”ydinverkkoon” ja ”kattavaan verkkoon” katsotaan viittauksiksi tässä asetuksessa tarkoitettuun ”ydinverkkoon”, ”laajennettuun ydinverkkoon” ja ”kattavaan verkkoon”.

Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että TEN-T-verkon merisatamissa tarjotaan vähimmäismäärä maasähkön syöttöä merikonttialuksille ja meriliikenteeseen tarkoitetuille matkustaja-aluksille. Jäsenvaltioille kohdistuva vaatimus koskee niitä TEN-T-verkon merisatamia, joissa 9 artiklan mukaiset joissa alustyyppikohtaiset, keskimääräiset vuosittaiset satamakäyntimäärät ylittyvät vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin aluksilta. Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan tätä varten jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään 31.12.2029 mainitun artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti TEN-T-ydinverkon merisatamat ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien vuotuinen määrä kolmen viime vuoden keskiarvona vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin *merikonttialusten osalta* on yli 100, on varustettu siten, että ne pystyvät vuosittain tarjoamaan maasähkön syöttöä vähintään 90 prosentissa laituriin kiinnitettyjen vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin merikonttialusten satamakäyntien kokonaismäärästä kyseisessä merisatamassa.

Samaisen artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on myös toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään 31.12.2029 TEN-T-ydinverkon merisatamat ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien vuotuinen määrä kolmen viime vuoden keskiarvona vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen *ro-ro-matkustaja-alusten ja vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten osalta* on yli 40, on varustettu siten, että ne pystyvät vuosittain tarjoamaan maasähkön syöttöä vähintään 90 prosentissa laituriin kiinnitettyjen vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin meriliikenteeseen

tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten satamakäyntien kokonaismäärästä kyseisessä merisatamassa.

Samanaikaisesti artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on lisäksi toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään 31.12.2029 TEN-T-ydinverkon merisatamat ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien vuotuinen määrä kolmen viime vuoden keskiarvona *muiden vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen matkustaja-alusten kuin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten osalta* on yli 25, on varustettu siten, että ne pystyvät vuosittain tarjoamaan maasähkön syöttöä vähintään 90 prosentissa laituriin kiinnitettyjen muiden vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen matkustaja-alusten kuin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten satamakäyntien kokonaismäärästä kyseisessä merisatamassa.

Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukaan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 5 kohdan a, b, c, e ja g alakohdassa tarkoitettujen alusten satamakäyntejä ei oteta huomioon määritettäessä laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien kokonaismäärää kyseisessä merisatamassa jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan 1 kohdan nojalla. Uusiutuvan ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 5 kohdan mukaan huomioon ei oteta a alakohdan mukaisia lyhytkestoisia satamakäyntejä, b alakohdan mukaisia päästötöntä teknologiaa käyttävien alusten satamakäyntejä, c alakohdan mukaisia aluksen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevia suunnittelemtomia satamakäyntejä turvallisuussyistä tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä, satamakäyntejä, joissa alus ei pysty kytkeytymään maasähkseen, koska sähköverkon vakaus on poikkeuksellisesti e alakohdan mukaisesti vaarassa, satamakäyntejä tilanteissa, joissa alus tarvitsee rajoitetun ajan energian tuottamista aluksella g alakohdan mukaisissa hätätilanteissa, jotka aiheuttavat ihmishenkeen, alukseen tai ympäristöön kohdistuvan välittömän vaaran, tai satamakäyntejä muista ylivoimaisista syistä.

Jakeluinfra-asetuksen 10 artiklan a alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että kaikissa TEN-T-ydinverkon sisävesisatamissa otetaan viimeistään 31.12.2024 käyttöön vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähkön syöttöä sisävesialuksiin. Samaisen artiklan b alakohdan mukaan kaikissa kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamissa on viimeistään 31.12.2029 otettava käyttöön vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähkön syöttöä sisävesialuksiin.

Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan 45 kappaleen mukaan maasähkölaitokset voivat olla joko kiinteitä tai liikkuvia.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa säädetään lain velvoitteiden noudattamisen valvonnasta ja hallintopakosta. Mainitun luvun 2 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävistä. Kyseisen pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluu muu kyseessä olevan lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta, jollei muualla tässä laissa toisin säädetä. Siten myös ehdotetun 7 a luvun 10 §:n vaatimusten valvonta kuuluisi Liikenne- ja viestintävirastolle.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 15 §:ssä puolestaan säädetään hallintopakosta. Liikenne- ja viestintävirasto voi tämän mainitun lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa

asiassa 15 §:n 1 kohdan mukaan kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä ja 2 kohdan mukaan määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla kuin 1 kohdassa tarkoitetuin tavoin velvollisuutensa. Samaisen luvun 16 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Lisäksi lain 13 luvun 1 §:ssä säädetään erinäisistä muun ohella maksuista, palkkioista ja kustannusten korvaamisesta, 7 §:ssä oikaisuvaatimuksesta, 8 §:ssä muutoksenhausta, 9 §:ssä päätöksen toimeenpanosta ja 10 §:ssä toimivaltaisesta tuomioistuimesta. Nämä osin hyvän hallinnon kannalta relevantit säännökset soveltuisivat myös soveltuvin osin ehdotetun uuden 7 a luvun 10 §:n mukaisen vaatimuksen mukaisiin tilanteisiin.

11 §. *Aluksen maasähkön käyttöön liittyvät sataman pitäjän tehtävät.* Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a lukuun esitetään uutta 11 §:ää, jossa säädettäisiin sataman pitäjän tehtävistä, jotka liittyvät aluksen maasähkön käyttöön. Säännökset perustuisivat uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 8 kohdan toiseen alakohtaan ja 9 kohtaan. Pykälällä valtuutettaisiin sataman pitäjä vahvistamaan alukselle toimivaltaisen viranomaisen sijasta, onko kytkeytyminen maasähkөөn käytettävissä, sekä määrittämään, täyttääkö alus maasähkön käyttöä koskevat velvoitteet. Tällainen valtuutus on tarpeen, koska Suomessa ei ole sellaista viranomaista, joka vastaanottaisi tarvittavat tiedot. Jos tehtävä osoitettaisiin jollekin viranomaiselle, tulisi sataman pitäjän toimittaa nämä tiedot viranomaiselle. Siten olisi tehokkainta, että satama vastaisi itse näistä tehtävistä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että asetuksessa tarkoitetun käyntisataman pitäjän on saatuaan alukselta mainitun asetuksen 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut maasähkөөn kytkeytymistä koskevat tiedot vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähkөөn käytettävissä. Ehdotus perustuu mainitun artiklan 8 kohdan toiseen alakohtaan. Asetuksen 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään, että alusten on ilmoitettava käyntisataman jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tai muulle asianmukaisesti valtuutetulle taholle ennen satamaan saapumista aikomuksestaan kytkeytyä maasähkөөn tai käyttää päästötöntä teknologiaa 5 kohdan b alakohdan mukaisesti. 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa edellytetään myös, että alukset, jotka aikovat kytkeytyä maasähkөөn, ilmoittavat toimivaltaiselle viranomaiselle tai asianmukaisesti valtuutetulle taholle ennakoidusta sähköntarpeestaan kyseisen satamassa käynnin aikana. Lisäksi 6 artiklan 8 kohdan kolmannessa alakohdassa annetaan komissiolle toimivalta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään ensimmäisen ja toisen alakohdan mukaisesti toimitettavat tiedot sekä menettely kyseisten tietojen toimittamiseksi. Hallituksen esityksen valmisteluhetkellä komissio oli aloittanut näiden täytäntöönpanosäädösten valmistelun, mutta luonnoksia ei ollut vielä saatavilla. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä korvataan 2025 aikana eurooppalaisen merenkulkualan yhdenntyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1239 mukaisella järjestelmällä. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmän tehtävänä on toimia aluksen ja viranomaisen välisenä tiedonvälittäjänä ja näin ollen sillä on looginen rooli sataman pitäjän ja aluksen tiedonvaihdon järjestämisessä. Asetuksen mukaiset uudet tiedonvaihtoprosessit edellyttävät rahoitettavaa järjestelmäkehitystyötä sekä eri toimijoiden välillä tehtävää prosessinkehitystä. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmään luotavat uudet tiedonvaihtoprosessit edellyttävät myös muutoksia satama- tai satamayhteisön toimintamalleihin sekä mahdollisesti tietojärjestelmiin tietojen vastaanottamiseksi sekä vahvistamiseksi rajapinnan avulla, vahvistamiseen voidaan tarjota lisäksi käyttöliittymäpalvelu merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä, jos sille katsotaan olevan tarvetta.

Pykälän 2 momentin mukaan sataman pitäjän on määritettävä ja merkittävä asetuksen 19 artiklan mukaiseen tietokantaan ilman aiheetonta viivytystä tiedot siitä, sovelletaanko alukseen jotain mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitettyä poikkeusta ja täyttääkö alus mainitun artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset, jos mitään mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitetyistä poikkeuksista ei sovelleta. Säännös perustuisi asetuksen 6 artiklan 9 kohtaan. 6 artiklan 9 kohdassa tosin viitataan myös artiklan 3 kohdan mukaisiin vaatimuksiin, mutta niistä ei ole kansallisesti tarpeen säätää, koska Suomen ei esitetä ottavan käyttöön mainitussa kohdassa säädettyä harkinnanvaraista soveltamisalan laajennusta.

2 momentin ensimmäisessä alakohdassa viitatus 6 artiklan 5 kohdan mukaan maasähkön kytkeytymistä ja maasähkön käyttöä koskevia veloituksia ei sovelleta aluksiin, jotka ovat kiinnitettynä laituriin alle kaksi tuntia; käyttävät päästötöntä teknologiaa, joka täyttää asetuksen liitteessä III säädettyt tällaista teknologiaa koskevat yleiset vaatimukset ja joka on lueteltu ja täsmennetty 6 artiklan 6 ja 7 kohdan mukaisesti annetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä, kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa ollessaan kiinnitettynä laituriin; joutuvat sellaisien ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi, joihin alus ei voi vaikuttaa, tekemään suunnittelemattoman ja muun kuin järjestelmällisen satamakäynnin turvallisuuteen tai ihmishengen pelastamiseen merellä liittyvistä syistä, joita ei ole suljettu pois asetuksen 3 artiklan 10 kohdan nojalla; eivät pysty kytkeytymään maasähkөө, koska satamassa ei ole tarvittavia maasähkön liitäntäpisteitä; eivät pysty kytkeytymään maasähkөө, koska sähköverkon vakaus on poikkeuksellisesti vaarassa, mikä johtuu käytettävissä olevan maasähkön riittämättömyydestä aluksen vaadittuun sähkötehon tarpeeseen kiinnityspaikassa; eivät pysty kytkeytymään maasähkөө, koska sataman laitteisto ei ole yhteensopiva aluksen maasähköjärjestelmän kanssa, edellyttäen, että aluksella oleva maasähkөө kytkevä laitteisto on sertifioitu jakeluinfra-asetuksen liitteessä II vahvistettujen merialusten maaliitöntäjäjärjestelmiä koskevien teknisten eritelmien mukaisesti; tarvitsevat rajoitetun ajan energian tuottamista aluksella hätätilanteessa, joka aiheuttaa ihmishengen, alukseen tai ympäristöön kohdistuvan välittömän vaaran, tai muista ylivoimaisista syistä; tai ollessaan kytkettyinä maasähkөө tarvitsevat ehdottoman välttämättömään rajatun ajan energian tuottamista aluksella huoltotesteihin tai toimintatesteihin, jotka suoritetaan tutkimuksen tai tarkastuksen toteuttavan toimivaltaisen viranomaisen virkailijan tai tunnustetun organisaation edustajan pyynnöstä.

6 artiklan 1 kohdassa puolestaan edellytetään, että jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan soveltamisalaan ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa laituriin kiinnitettynä oleva alus kytkeytyy maasähkөө ja käyttää sitä kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa. Velvoite koskee artiklan 4 kohdan mukaisesti konttialuksia ja matkustaja-aluksia ja se alkaa vuoden 2030 alusta. 2 kohdan mukaan kytkeytymis- ja käyttövelvoite soveltuu vuoden 2035 alusta lähtien myös jakeluinfra-asetuksen soveltamisalan ulkopuolisissa satamissa, jos laituriin on käytettävissä oleva maasähkөө syöttö.

Pykälän 3 momentissa todettaisiin sataman pitäjän tehtävään liittyvä rikosoikeudellinen ja vahingonkorvausvastuu. Sen mukaan 1 ja 2 momentissa säädettyjä tehtäviä hoitavaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Lisäksi momentissa olisi informatiivinen viittaus, jonka mukaan vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Tehtävää hoitava olisi sataman pitäjän eli yleensä satamayhtiön työntekijä, joka arvioisi maasähkөө kytkeytymistä.

12 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset. Voimassa olevan lain 5 §:n mukainen tarkempia säännöksiä ja määräyksiä koskevan pykälän säännökset esitetään siirrettävän uuteen 12 §:ään,

jotta tarkempia säännöksiä ja määräyksiä koskeva pykälä pysyy luvun viimeisenä pykälänä. Valtioneuvoston asetusten antamisvaltuutta koskevaa 1 momenttia ja Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta koskevaa 2 momenttia täydennettäisiin viittauksilla 2 §:ssä tarkoitetun olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämiseen. Siten valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollista antaa tarkempia tai Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä teknisiä määräyksiä, joissa huomioidaan esimerkiksi energiatehokkuusindeksin valvontaan liittyvät IMOn ohjesäännöt. Valtuudet vastaisivat voimassa olevia uusien alusten energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämiseen liittyviä asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksia.

Samalla pykälän 2 momenttiin esitetään lisättävän Liikenne- ja viestintävirastolle valtuudet antaa tarkempia määräyksiä 5 §:ssä tarkoitetun operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamisesta ja 7 §:ssä tarkoitetusta polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta. Ensin mainittu valtuus kattaisi esimerkiksi ilmoittamisen tavat, joista määrätään MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 28 säännön 2 kappaleessa, ja ilmoittamisesta aluksen vaihtaessa lippua tai omistajaa, josta määrätään mainitun säännön 3 kappaleessa. Jälkimmäinen uusi valtuus vastaisi muita merenkulun ympäristönsuojelulaisissa säädettyjä valtuuksia antaa tarkempia määräyksiä MARPOL-yleissopimuksen mukaisista todistuskirjoista. Lisäksi valtuudet järjestettäisiin niitä koskevien pykälien numeroiden mukaan.

7 b luku. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään lisättävän uusi 7 b luku, jossa säädettäisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklassa tarkoitetuista seuraamusmaksuista. Yhtiöiden oikeusturvan vuoksi seuraamusmaksusta on tarpeen säätää kansallisesti, jotta maksu määrätään päätöksellä, johon on mahdollista hakea muutosta. Asetuksen 23 artiklassa käytetään termiä FuelEU-seuraamusmaksu, joka ei sovi suomalaiseen lakikieleen. Siksi luvun otsikoksi esitetään ilmaisua uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut. Luvun tunnusmerkistöt sisältävät pykälät olisi puolestaan järjestetty niin, että 1 § koskisi aluksen kasvihuonekaasuintensiteettiä tai muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskevaan vaatimustenmukaisuusaliijäämään perustuvaa seuraamusmaksua ja 2 § maasähkön käyttöveloitteeseen liittyviä vaatimusten vastaisia satamakäyntejä. 1 §:n mukaista seuraamusmaksua kutsuttaisiin kasvihuonekaasuintensiteettimaksuksi ja 2 §:n mukaista seuraamusmaksua maasähkön käyttöveloitteen laiminlyönniksi määrättäväksi maksuksi. Muut luvun pykälät koskisivat muun muassa maksujen määräämistä ja täytäntöönpanoa.

1 §. *Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu.* Pykälässä säädettäisiin uuden kasvihuonekaasuintensiteettimaksun tunnusmerkistöstä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 2 mukaisesti. Säännöksen mukaan seuraamusmaksu olisi määrättävä mainitun asetuksen 3 artiklan 13 kohdassa tarkoitetulle yhtiölle, jonka aluksen 4 artiklassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuustase on mainitun asetuksen 3 artiklan 42 kohdassa tarkoitetun

todentamiskauden kesäkuun 1 päivänä alijäämäinen eli sen arvo on alle 0. Tunnusmerkistö ei siten sisältäisi kansallista harkintaa.

On syytä huomata, että asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön alataavoite (2 prosenttia) tulee sovellettavaksi vasta 1.1.2034 alkaen, jos näiden polttoaineiden osuus on alle 1 prosentti raportointikaudella 2031. Komissio tekee arvio siitä, onko osuus ylittänyt 1 prosentin kynnyksen. 5 artiklan 4 kohdan mukaan alataavoitetta ei kuitenkaan sovelleta, jos ennen 1.1.2033 käytettävissä olevat saman artiklan 2 kohdassa tarkoitettut seurantatulokset osoittavat, että 2 kohdassa tarkoitettu osuus on yli 2 prosenttia. Lisäksi 5 kohdassa säädetään, että jos 2 kohdassa tarkoitettujen seurantatoimien ja komission arvioinnin perusteella on näyttöä siitä, että muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tuotantokapasiteetti ja saatavuus merenkulkualalla ei ole riittävä, että se jakautuu maantieteellisesti epätasaisesti tai että näiden polttoaineiden hinta on liian korkea, 3 kohdassa säädettyä alataavoitetta ei sovelleta. Artiklan 6 kohdan mukaan komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään 5 kohdassa säädetyn arvioinnin kriteerit ja asetuksen liitteessä IV olevan B osan taulukon solussa 14 käytetty menetelmä muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden hintaerokertoimen laskemiseksi.

Pykälässä säädettäisiin myös, että vaatimustenmukaisuustaseen laskentaan sovelletaan lain liitteen 2 kaavoja. Kaavat kopioitaisiin asetuksen liitteestä IV. Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen laskennassa sovelletaan asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaista viiden vuoden välein tiukentuvaa kasvihuonekaasuintensiteetin ylärajaa. Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alataavoitetta koskevan vaatimustenmukaisuusalijäämän laskenta perustuu 5 artiklaan.

Asetuksen 23 artiklan 8 ja 9 kohdassa on säännökset yhtiön vastuusta niissä tilanteissa, joissa toinen taho on aiheuttanut rikkomuksen. 8 kohdan mukaan yhtiöllä säilyy vastuu seuraamusten maksamisesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhtiön mahdollisuutta tehdä aluksen kaupallisten liikenteenharjoittajien kanssa sopimuksia, joiden mukaan aluksen kaupallisten liikenteenharjoittajien on korvattava yhtiölle seuraamusten maksaminen, kun vastuu polttoaineen hankkimisesta tai aluksen toiminnasta on kaupallisella liikenteenharjoittajalla. 9 kohdassa säädetään, että yhtiö on edelleen vastuussa seuraamusten maksamisesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhtiön mahdollisuutta tehdä polttoaineen toimittajien kanssa sopimuksia, joissa määrätään polttoaineen toimittajien vastuusta korvata yhtiölle seuraamukset.

2 §. Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu. Pykälän mukaan yhtiölle, jonka alus tekee raportointikaudella vähintään yhden uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisen satamakäynnin, olisi määrättävä seuraamusmaksu, jota kutsuttaisiin maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättäväksi maksuksi. Tämä säännös perustuisi asetuksen 23 artiklan 5 kohtaan eikä sisältäisi kansallista harkintaa. Asetuksen 6 artiklan 1 ja 2 kohdissa edellytetään, että alukset kytkeytyvät maasähkөөn ja käyttävät sitä kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa. Velvoite tulee sovellettavaksi 1.1.2030 alkaen jakeluinfra-asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa (1 kohta) ja 1.1.2035 alkaen muissakin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvissa satamissa, jos laiturissa on käytettävissä oleva maasähkön syöttö (2 kohta). Mainitun artiklan 4 kohdassa mukaisesti sääntely soveltuu vain kontti- ja matkustaja-aluksiin. Artiklan 5 kohdassa luetellaan tilanteet, joissa maasähkön käyttövelvoitetta ei sovelleta. Siten maksua ei tulisi määrättäväksi esimerkiksi alle kahden tunnin satamakäynnistä tai jos alus on kattanut satamassa olon aikaisen

sähköntarpeensa asetuksen mukaisella nollapäästöisellä teknologialla. Myös maasähkön käyttöön liittyvät tekniset haasteet voivat olla syy sille, ettei käynti olekaan vaatimusten vastainen.

Koska uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukainen maasähkön käyttövelvoite alkaa portaittain vasta 1.1.2030 alkaen, 2 §:n esitetään tulevan voimaan 1.1.2030.

3 §. Seuraamusmaksun määrääminen ja rahamäärä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut määrää Liikenne- ja viestintävirasto. Olisi perusteltua osoittaa tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle, jolla on muiden uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaisten ja muun merenkulun ympäristösääntelyyn liittyvien tehtäviensä kautta parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja. Asetuksen 23 artiklan 2, 3 ja 5 kohdista seuraa suoraan, että seuraamusmaksu tulee määrätä maksettavaksi todentamiskauden 30 päivään kesäkuuta mennessä.

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 7 a §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastossa toimiva seuraamuskollegio määrää viraston toimivaltaan kuuluvan seuraamusmaksun silloin, kun se on suuruudeltaan yli 100 000 euroa. On todennäköistä, että 1 ja 2 §:n mukaiset seuraamusmaksut ovat suuruudeltaan yli 100 000 euroa, joten käytännössä maksun määräisi yleensä mainittu seuraamuskollegio.

Koska seuraamusten määräämiseen sovelletaan ankaraa vastuuta, on erityisen tärkeää, että seuraamuksen määräämistä koskevat kysymykset tulevat asianmukaisesti selvitettyiksi ja ratkaistuksi viranomaisessa. Lähtökohtaisesti toimivaltainen viranomainen eli Liikenne- ja viestintävirasto saa maksun määräämistä varten tarvittavat tiedot asetuksen mukaisesta FuelEU-tietokannasta. 1 §:n mukaisen hiili-intensiteettimaksun pohjana oleva aluksen vaatimustenmukaisuustase ja aluksella vuosittain käytetyn energian määrä muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista polttoaineista peräisin olevan energian osalta käyvät ilmi todentajan todentamista aluksen tiedoista, jotka ovat saatavilla FuelEU-tietokannasta. Todentaja vahvistaa ja merkitsee FuelEU-tietokantaan myös aluksen vuotuisten vaatimustenvastaisten satamakäyntien määrän, joka on pohjana 2 §:n mukaiselle maksulle. Tietokantaan vietyjä todennettuja tietoja voidaan pitää lähtökohtaisesti luotettavina, koska tietojen keräämistä, raportointia ja todentamista koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset. Todentajaa sitovat asetuksen 12 artiklan mukaiset vaatimukset muun muassa riippumattomuudesta ja toimimisesta yleisen edun nimissä sekä tarvittavasta asiantuntemuksesta. Lisäksi 14 artiklan mukaisesti todentajana voi toimia vain tehtävään akkreditoitu toimija. Lisäksi viranomaisen selvitysvastuuta täydentää asetuksen 17 artikla, jonka mukaan toimivaltainen viranomainen voi milloin tahansa suorittaa aluksilla lisätarkastuksia.

Seuraamusmaksun määräämistä koskevaan päätöksen olisi mahdollista hakea muutosta lain 13 luvun 8 §:n nojalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin oikeusturvasyistä seuraamusmaksun määräämisoikeuden vanhentumisesta. Säännöksen mukaan seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos on kulunut kolme vuotta siitä raportointikaudesta, jolloin asetuksen vastainen toiminta tapahtui.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen säännösten mukaisesti 1 §:n mukaisen kasvihuonekaasuintensiteettimaksun suuruudesta. Säännöksen mukaan tällaisen seuraamusmaksun rahamäärään sovellettaisiin lain liitteenä olevan taulukon kaavoja (liite 2). Lain liitteeseen kopioitaisiin asetuksen 23 artiklan 2 kohtaan perustuen asetuksen liitteen IV B osan kaavat. Momentissa säädettäisiin myös, että alukselle, jolla on vaatimustenmukaisuusylijäämää peräkkäisinä vuosina, määrättäviin seuraamuksiin sovellettaisiin asetuksen 23 artiklan 2 kohdan mukaista korotettua kaavaa $(1 + (n - 1)/10)$, jossa n on niiden peräkkäisten raportointikauden lukumäärä, joiden osalta yhtiöön sovelletaan kyseistä alusta koskevaa 1 tai 2 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua. Alukselle, jolla ei ole raportointikaudella satamakäyntejä EU-satamissa, mutta joka on lainannut etukäteen vaatimustenmukaisuusylijäämää, määrättäisiin 1,1:llä kerrottu seuraamusmaksu. Tämä säännös perustuisi asetuksen 20 artiklan 4 kohtaan.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin 1 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua maasähkön käyttöön liittyvän velvoitteen laiminlyönnistä määrättävän seuraamusmaksun rahamäärästä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Säännöksen mukaan tällaisen seuraamusmaksun rahamäärä saadaan kertomalla 1,5 euroa laiturissa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien pyöristetyllä kokonaismäärällä, jotka alus oli laiturissa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisesti.

Pykälän 5 momentin mukaan seuraamusmaksut määrätään maksettaviksi valtiolle. Selvyyden vuoksi tästä olisi perusteltua säätää nimenomaisesti. Liikenne- ja viestintäviraston määräämät seuraamusmaksut olisivat täytäntöönpanokelpoisia vain lainvoimaisina ja hallinto-oikeuden muutoksenhakuasiassa antama ratkaisu olisi täytäntöönpanokelpoinen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019) säädetään.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b lukuun ei esitetä säännöstä tai informatiivista viittausta seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta. Seuraamusmaksujen täytäntöönpanoon esitetään sovellettavan lakia sakon täytäntöönpanosta (tämän esityksen 11. lakiesitys). Merenkulun ympäristönsuojelulain päätöksen täytäntöönpanoa koskevaan 13 luvun 9 §:ään esitetään tältä osin informatiivista viittausta sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin.

Koska rangaistusluontoiset seuraamusmaksut rinnastuvat ankaruudeltaan sakkorangaistukseen, ei niille peritä viivästyskorkoa tai muuta viivästysseuraamusta.

4 §. Seuraamusmaksun täytäntöönpano ja vanhentuminen. Pykälän 1 momentissa esitetään säädettävän informatiivisesta viittauksesta, jonka mukaan 1 ja 2 §:ssä säädettyjen eli uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaisten seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa.

2 momentin mukaan 1 ja 2 §:ssä tarkoitettut seuraamusmaksut vanhenevat viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä. Seuraamusmaksujen täytäntöönpanoon esitetään sovellettavan sakon täytäntöönpanosta annettua lakia, joten täytäntöönpanon vanhentumisesta tulee säätää erikseen, koska mainitussa laissa ei ole saatavien vanhentumisesta koskevia säännöksiä eikä velan vanhentumisesta annetussa laissa ole tilanteeseen soveltuvia säännöksiä. Seuraamusmaksujen täytäntöönpanon

vanhentumisajaksi on tapana säätää viisi vuotta sen määräämistä koskevan lainvoimaisen päätöksen antamisesta, mikä vastaa sakkorangaistukselle säädettyä vanhentumisaikaa.

Seuraamusmaksujen määräämisoikeuden vanhentumisesta ei ole tarpeen säätää, koska maksut on asetuksen 23 artiklan 2, 3 ja 5 kohtien mukaan määrättävä todentamiskauden kesäkuun 30 päivään mennessä.

5 §. Seuraamusmaksutulojen käyttäminen. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kertomukset seuraamusmaksuista kertyneiden tulojen tai niitä vastaavan rahallisen arvon käyttämisestä, kuten asetuksen 23 artiklan 11 kohdassa edellytetään. 11 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että seuraamuksista saatavat tulot tai niitä vastaava rahallinen arvo käytetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden nopean käyttöönoton ja käytön tukemiseen merenkulkualalla edistämällä merenkulkualan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tuotannon lisäämistä, helpottamalla asianmukaisten tankkauslaitosten tai maasähkön jakeluinfrakstruktuurin rakentamista satamiin ja tukemalla innovatiivisimpien teknologioiden kehittämistä, testaamista ja käyttöönottoa aluskannassa merkittävien päästövähennysten saavuttamiseksi. Tämä säännös on suoraan soveltuva, joten siitä ei ole tarpeen säätää kansallisesti. Sen sijaan kansallisesti säädettäisiin mainitun kohdan toisen alakohdan velvoitteesta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2030 ja sen jälkeen joka viides vuosi julkistettava kertomus asetuksen mukaisista seuraamuksista saatujen tulojen käytöstä kunkin tällaisen kertomuksen antamisvuotta edeltävältä viisivuotiskaudelta, mukaan lukien tiedot tuensajista ja ensimmäisessä alakohdassa lueteltuihin tavoitteisiin liittyvien menojen tasosta.

On syytä huomata, että seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta vastaava Oikeusrekisterikeskus ei tulouta kyseisten seuraamusten täytäntöönpanossa mahdollisesti kertyviä nimenomaisia tuloja erikseen määrätylle tulot mainittuun tarkoitukseen käytävälle taholle, vaan saatuja maksuja käsitellään kuten muitakin sakon täytäntöönpanosta annetun lain mukaisia sakkotuloja ja seuraamusmaksujen rahamäärää vastaava rahallinen arvo ohjataan mahdollisesti tiettyyn käyttötarkoitukseen valtion talousarviomenettelyssä.

8 a luku. Aluskierrätys.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvussa säädetään aluskierrätyksestä. Luku sisältää EU:n aluskierrätysasetuksen täytäntöönpanon edellyttämät asetusta täydentävät säännökset. Lukua esitetään päivitettävän Hongkongin yleissopimuksesta johtuen. Vastaavasti kuin edellä on kerrottu purkamiseen ja kierrätykseen liittyvästä terminologista, myös säännöksissä puhutaan alusten purkamisesta, kun tarkoitetaan toimia, jotka liittyvät alusten purkamiseen kokonaan tai osittain. Säännöksissä käytetään kuitenkin käsitettä aluskierrätys, jos siinä viitataan aluskierrätysasetuksessa tai Hongkongin yleissopimuksessa käytettyyn käsitteeseen, kuten aluskierrätyslaitokseen tai aluskierrätysuunnitelmaan.

1 §. Hallinnon nimeäminen. Pykälää muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi Hongkongin yleissopimuksessa aluksen lippuvaltion hallinnolle määrättyistä tehtävistä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa EU:n aluskierrätysasetuksen mukaisista hallinnon tehtävistä ja tehtävää laajennettaisiin kattamaan vastaavat Hongkongin yleissopimuksen mukaiset hallinnon tehtävät. Koska yleissopimuksessa hallinnon määritelmässä ei sanota, että sillä tarkoitetaan viranomaista, joka on nimetty vastaamaan tehtävistä, jotka liittyvät sen lipun alla purjehtiviin aluksiin, esitetään tätä koskevaa mainintaa pykälään.

Hongkongin yleissopimuksessa hallinnolle on määrätty tehtäviä liittyen yleissopimuksen rikkomusten havaitsemiseen ja rikkomuksiin. Jos on epäilyjä, että alus toimii sopimuksen vastaisesti tai rikkoo sopimusta, ja alus tarkastetaan tästä syystä, tarkastuksista ilmoitetaan hallinnolle (9 artikla). Tarkastuksesta laadittava raportti toimitetaan myös hallinnolle. Hallinnolle ilmoitetaan myös, jos alukselle annetaan varoitus tai se pysäytetään tai sen pääsy satamaan estetään. Liikenne- ja viestintävirasto olisi se taho, joka ottaa vastaan ilmoitukset tarkastuksista ja niitä koskevat raportit. Hallinnon on myös ryhdyttävä toimiin, jos toinen osapuoli ilmoittaa sille, että sen lipun alla purjehtiva alus on rikkonut yleissopimusta. Hallinnon on tutkittava asia ja käynnistettävä tarpeelliset menettelyt (10 artikla).

Yleissopimuksen liitteessä hallinnolle määrättyjä tehtäviä ovat vaarallisten materiaalien luettelon vahvistaminen ja todentaminen (5 sääntö), alusten katsastuksiin (10 sääntö) sekä todistuskirjojen myöntämiseen ja vahvistamiseen liittyvät tehtävät (11 sääntö). Hallinto voi myös valtuuttaa katsastukset ja todistuskirjojen myöntämisen hyväksymilleen luokituslaitoksille (10 ja 11 säännöt). Alusturvallisuuslain 36, 39 ja 57 §:ssä säädetään katsastusten ja todistuskirjojen myöntämisen valtuuttamisesta Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymille luokituslaitokselle. Liikenne- ja viestintäviraston päättää, missä laajuudessa se valtuuttaa katsastusten ja todistusten antamisen hyväksytyille luokituslaitoksille.

Hallinto voi 12 säännön nojalla pyytää toista osapuolta tekemään alukselle katsastuksen ja myöntämään sille todistuskirjat. Alusturvallisuuslain 37 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää toista osapuolta tekemään katsastuksen. Hallinto määrää myös todistuskirjojen voimassaoloajan (14 sääntö). Hongkongin yleissopimuksen liitteen 9 säännössä määrätään, millä kielellä aluskierrätysuunnitelma on laadittava. Jos käytetty kieli on jokin muu kuin englanti, ranska tai espanja, aluskierrätysuunnitelma on käännettävä jollekin näistä kielistä. Hallinto voi kuitenkin katsoa, että käännettäminen on tarpeetonta.

2 §. *Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat.* 2 § muutettaisiin kokonaisuudessaan siten, että tällä hetkellä voimassa olevan pykälän säännökset tietojen ilmoittamisesta siirrettäisiin uuteen 5 §:ään ja 2 §:ssä säädettäisiin jatkossa todistuskirjoista, jotka Suomen lipun alla purjehtivalta alukselta vaaditaan, jos se kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan. Hongkongin yleissopimusta sovelletaan yleissopimuksen 3 artiklan mukaisesti aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500. Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu alukset, jotka koko elinkaarensa aikana toimivat valtion suvereeniteettiin kuuluvalla vesialueella. Sopimus edellyttää näin ollen todistuskirjoja aluksilta, jotka ovat kansainvälisessä liikenteessä. Tällaisella aluksella olisi oltava 1 momentin mukaan vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja. Säännös perustuisi yleissopimuksen liitteen 5 sääntöön. Todistuskirja olisi vastaavanlainen kuin mitä aluksille myönnetään EU:n aluskierrätysasetuksen nojalla. Kotimaan liikenteen alukselta vaadittavasta asiakirjasta esitetään säädettävän 4 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin todistuksesta, joka aluksella olisi oltava ennen sen purkamisen aloittamista. Purettavalla aluksella tulisi olla todistus, joka osoittaa aluksen olevan kierrätyskelpoinen. Säännös perustuisi yleissopimuksen liitteen 11 säännön 11 kohtaan, jossa todetaan, että hallinto tai sen valtuuttama henkilö tai luokituslaitos myöntää todistuskirjan yleissopimuksen liitteen 10 säännön määräysten mukaisesti hyväksytysti loppuun suoritetun loppukatsastuksen jälkeen. Loppukatsastuksesta määrätään 10 säännön 4 kohdassa. Sen mukaan loppukatsastus suoritetaan ennen aluksen poistamista käytöstä ja ennen kuin aluksen kierrätys on alkanut. Siksi 2 §:n 2 momentissa esitetään säädettävän, että aluksella tulee olla kierrätyskelpoisuuden osoittava todistuskirja ennen sen purkamisen aloittamista. Suomalaisella

aluksella on oltava kierrätyskelpoisuuden osoittava todistus riippumatta siitä, mihin alus viedään purettavaksi. Suomalainen alus ei voi siis vapautua todistuksen hankkimisesta sillä, että se vietäisiin purettavaksi valtioon, joka ei ole Hongkongin yleissopimuksen osapuoli. Todistus on vastaavanlainen kuin mitä aluskierrätysasetus edellyttää. Säännökseen esitetään lisäksi informatiivista viittausta aluskierrätysasetuksen vaatimuksiin.

Pykälän 3 momentti sisältäisi menettelysäännökset ja edellytykset todistuskirjojen myöntämiseksi. Todistukset myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto sillä edellytyksellä, että alus täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset. Todistuskirjoja haettaisiin virastolta kirjallisesti. Vaatimusten täytyminen tarkastettaisiin siinä yhteydessä, kun alukselle tehdään 10 säännön mukaiset katsastukset. Yleissopimuksen liitteen lisäykset 3 ja 4 sisältävät todistuskirjojen mallit, joiden mukaisina todistuskirjat annettaisiin. Pykälä sisältäisi myös valtuutussäännöksen, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos voisi antaa todistuskirjat myös ulkomaiselle alukselle, mikäli toinen lippuvaltio sitä pyytäisi. Säännös perustuisi liitteen 12 sääntöön.

Pykälässä säädetyt todistuskirjat annettaisiin 4 momentin mukaan määräajaksi. Todistusten enimmäisvoimassaoloista säädettäisiin Hongkongin yleissopimuksen liitteen 14 säännön mukaisesti.

Pykälän 5 momentin mukaan kierrätyskelpoisuutta osoittava todistuskirja ja aluskierrätysasetuksen mukainen vastaava todistus olisi toimitettava tiedoksi asianomaiselle aluehallintovirastolle. Säännöksellä varmistettaisiin aluskierrätyslaitoksille luvan myöntävän viranomaisen eli aluehallintoviraston riittävä tiedonsaanti.

3 §. Suomessa purettavan aluksen omistajan velvollisuudet. Voimassa olevan lain tarkempia määräyksiä koskeva 3 § muutettaisiin kokonaisuudessaan ja voimassa olevan 3 §:n sisältö siirrettäisiin uuteen 6 §:ään. 3 §:n otsikoksi esitetään muutettavan Suomessa purettavan aluksen omistajaa koskevat vaatimukset. Pykälään esitettävät velvoitteet koskisivat Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten omistajia. Aluksella tulisi olla 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitetut todistuskirjat ja sen olisi täytettävä Hongkongin yleissopimuksen liitteen 8 säännön vaatimukset. Kyseisen säännön mukaan aluksella on oltava todistuskirja kierrätyskelpoisuudesta ja vaarallisten materiaalien luettelon on oltava ajan tasainen. Sääntö edellyttää myös, että ennen aluksen purkamista aluksella on minimoitava lastijäämien, polttoöljyn ja jätteiden määrä. Jos kyseessä on säiliöalus, sen lasti- ja pumpputilojen on oltava turvallisia tai tulityöturvallisia. Sääntö edellyttää lisäksi kaikkien aluksesta saatavilla olevien tietojen toimittamista aluskierrätyslaitokselle, jotta alukselle voidaan laatia aluskierrätysuunnitelma. Aluksen omistaja vastaisi siitä, että alus täyttää vaatimukset.

4 §. Kotimaan liikenteen aluksen vaarallisten materiaalien luettelo. Lukuun esitetään uutta 4 §:ää, jossa säädettäisiin aluksen purkamista koskevista vaatimuksista, joita sovellettaisiin kotimaan liikenteen aluksiin. Hongkongin yleissopimuksen 3 artiklan mukaan sopimuksen soveltamisalaan eivät kuulu sellaiset alukset, jotka purjehtivat vain valtion sisäisillä vesillä. Niiden osalta tulisi kuitenkin varmistaa, että ne toimivat sopimuksen edellyttämällä tavalla sinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Myös EU:n aluskierrätysasetuksen johdannon kohdassa 9 jäsenvaltioita kannustetaan toteuttamaan toimenpiteitä alusten osalta, jotka eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan. Näihin määräyksiin perustuen ehdotetaan, että kotimaan liikenteen aluksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500, tulisi olla aluskierrätysasetuksen 5 artiklan mukainen vaarallisten materiaalien luettelo ennen aluksen purkamista. Vaarallisten materiaalien luettelon tulisi olla aluskierrätysasetuksen mukaan

laadittu, koska se on Hongkongin yleissopimuksen vastaavaa luetteloa laajempi. Aluskierrätysasetus kieltää myös bromatut palonestoaineet toisin kuin Hongkongin yleissopimus. Bromattujen palonestoaineiden käyttö on Suomessa kiellettyä pysyvistä orgaanisista yhdisteistä tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1021 nojalla.

Vaatus vaarallisten materiaalien luettelosta olisi perusteltu, koska purkamoin koskevat yleiset jätelainsäädännön vaatimukset ja jotta ne voivat varautua materiaalien jatkokäsittelyyn, purkamot tarvitsevat tiedon, mitä materiaaleja aluksella on käytetty ja missä ne sijaitsevat. Luettelo helpottaisi myös purkamisen suunnittelua työturvallisuuden näkökulmasta.

Vaarallisten materiaalien luettelo tulisi laatia aluskierrätysasetuksen 5 artiklan edellyttämällä tavalla. Varustamot voisivat laatia luettelon itse, mutta asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan se olisi todennettava hallinnolla tai hyväksytyllä luokituslaitoksella. Käytännössä varustamo lähettäisi luettelon Liikenne- ja viestintävirastolle arvioitavaksi ja virasto voisi todentamista varten tehdä aluksella tarkastuksen ennen kuin alus siirretään purkamoon.

Vaatumuksen vaarallisten materiaalien luettelosta katsotaan olevan kohtuullinen eikä se aiheuttaisi suurta hallinnollista taakkaa varustamoille. Kotimaan liikenteen alukset myydään usein ulkomaille, kun ne poistetaan liikennekäytöstä Suomessa, ja aluksia viedään purettavaksi Suomessa vain vähän. Jos alus myydään ulkomaille, se tulee aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan, koska 2 artiklan 2 kohdan c alakohta ei enää sovellu ulkomaille myytävään alukseen.

5 §. Tietojen ilmoittaminen. Aluskierrätykseen liittyvien tietojen ilmoittamista koskevien tietojen ilmoittamista koskeva nykyisen 2 §:n sisältö siirrettäisiin muutettuna uudeksi 5 §:ksi. Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin aluskierrätysasetuksen mukaisen veloitteen osalta ja lisättäisiin säännös Hongkongin yleissopimuksen aluksia koskevien tietojen ilmoittamisesta. Ensinnäkin olemassa olevaa aluskierrätysasetuksen edellyttämien tietojen raportointia koskevaa säännöstä tarkennettaisiin siten, että se koskisi vain asetuksen 21 artiklan mukaisten raporttien toimittamista. Muutosta esitetään siksi, että tällä hallituksen esityksellä esitetään ympäristönsuojelulain 169 §:ään ja 221 a §:ään lisäyksiä, joiden mukaan Varsinais-Suomen ELY-keskus ilmoittaisi aluskierrätyslaitosten valvontaa koskevista toimista ja aluehallintovirasto ilmoittaisi komissiolle aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisista aluskierrätyslaitoksille myöntämistään luvista ja niiden muutoksista.

Lisäksi pykälään lisättäisiin 2 momenttina Hongkongin yleissopimuksen edellyttämien tietojen toimittamista koskeva säännös. Esitetyn muutoksen myötä Liikenne- ja viestintäviraston tulisi toimittaa IMOLle Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan mukaiset tiedot, jotka liittyvät aluksiin tai luokituslaitoksiin. Säännöksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi ilmoittaa IMOLle yleissopimuksen 12 artiklan mukaisesti hyväksytyjä luokituslaitoksia ja nimettyjä katsastajia, Suomen lipun alla purjehtivia aluksia, joille on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, aluksia koskevien tämän yleissopimuksen veloitteiden rikkomisia ja aluksia kohtaan suunnattuja Hongkongin yleissopimuksen veloitteiden toimeenpanoon liittyviä toimia edellyttämien koskevien tiedot. Uusi säännös perustuisi Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan 3, 4, 6 ja 7 kohtiin.

Eräissä yleissopimuksen muissa määräyksissä tarkennetaan 12 artiklan mukaisia veloitteita toimittaa tietoja IMOLle. Rikkomusten havaitsemista koskevan 9 artiklan mukaan IMOLle toimitetaan raportit, jotka on laadittu alukselle tehdystä tarkastuksesta. Samoin IMOLle

toimitetaan tiedot, jos mahdollisen rikkomuksen johdosta puututaan aluksen kulkuun esimerkiksi pysäyttämällä alus tai estämällä aluksen pääsy satamaan. Hallinnon on ilmoitettava IMOLle 10 artiklan nojalla toimista, joihin se ryhtyy yleissopimuksen mahdollisten rikkomusten johdosta. IMOLle on ilmoitettava myös syyt, joiden vuoksi toimiin ei ryhdytä vuoden kuluessa siitä, kun hallinto on saanut tiedon väitetyistä rikkomuksista. 10 artiklan ilmoittamissääntö koskee niin aluksia kuin aluskierrätyslaitoksia kohtaan väitetyistä rikkomuksista. 9 ja 10 artiklojen mukaisten ilmoitusten tekemisestä ei tarvitse säätää erikseen, koska ehdotetut aluksia koskevien Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden rikkomisten ja aluksia kohtaan suunnattujen yleissopimuksen velvoitteiden toimeenpanoon liittyvien toimien ilmoitusvelvoite kattaa ne.

Ympäristönsuojelulain 169 §:ään ja 221 a §:ään esitetään säännöksiä muista 12 artiklan mukaisista ilmoitusvelvollisuuksista. Varsinais-Suomen ELY-keskus vastaisi pääosin tietojen toimittamisesta, mutta aluehallintovirasto toimittaisi IMOLle tiedot laitokselle myönnettyistä luvista.

6 §. Tarkemmat määräykset. Voimassa olevan 3 §:n sisältö siirrettäisiin muuttamattomana uudeksi 6 §:ksi. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi siten edelleen määräyksenantovaltuus määräajasta, jossa aluksen omistajan on tehtävä aluskierrätysasetuksessa tarkoitettu ilmoitus aluskierrätyslaitokselle.

9 luku. Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa.

6 §. Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen. Pykälän 5 momenttia esitetään muutettavan siten, että siitä poistetaan viimeinen virke, jonka mukaan sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on lähetettävä sataman pitäjälle ote rekisteriin eli ympäristönsuojelun tietojärjestelmään tehdystä merkinnästä. Säännös ei olisi tarpeen, koska jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen tulee jo hallintolain nojalla toimittaa jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös sataman pitäjälle eikä rekisteriotteen saaminen tuottaisi sataman pitäjälle lisäarvoa. Huvivenesataman ja pienen kalastussataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyy kunnan ympäristönsuojeluviranomainen; muiden satamien jätehuoltosuunnitelman hyväksyy elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Samalla momentista poistettaisiin tarpeeton lakitekniinen viittaus ympäristönsuojelulain numeroon.

8 §. Tarpeettoman viivytyksen välttäminen. Pykälästä poistettaisiin tarpeettomana viittaus vahingonkorvauslain numeroon, koska lakiin viitattaisiin jo edellä 7 a luvun uudessa 11 §:ssä.

12 luku. Valvonta ja hallintopakko.

2 §. Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät. Pykälään esitetään lisättävän uusi 4 momentti, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Asetuksen 27 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot nimeävät yhden tai useamman toimivaltaisen viranomaisen, joka vastaa asetuksen soveltamisesta ja täytäntöönpanosta. Toimivaltaisten viranomaisten nimet ja yhteystiedot on ilmoitettava komissiolle. Liikenne- ja viestintävirasto on jo nimetty voimassa olevan lain 7 luvun 14 a §:llä MRV-asetuksessa tarkoitetuksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi, mutta säännös lain johdonmukaisuuden vuoksi säännös siirrettäisiin nyt Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä koskevaan 12 luvun 2 §:ään. Samalla säännöstä esitetään täydennettävän siten, että Liikenne- ja

viestintävirasto nimettäisiin myös uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitetuksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi.

Nimeämisen myötä Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi asetusten mukaisista toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä. Näitä tehtäviä ovat 1) asetuksen 14 artiklan 4 kohdassa säädetty tehtävä ilmoittaa havaitsemistaan vaatimustenvastaisuuksista asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa todentajan toimista kyseisen todentajan akkreditoineen kansallisen akkreditointielimen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle; 2) asetuksen 14 artiklan 4 kohdassa säädetty tehtävä pyytää kansallista akkreditointielintä ottamaan valvontatoimissaan huomioon toisen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta saadut tiedot vaatimustenvastaisuuksista mainitun asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa todentajan toimissa; 3) asetuksen 17 artiklassa tarkoitettu mahdollisuus suorittaa lisätarkastuksia hallinnoimiensa yhtiöiden aluksilla; 4) asetuksen 20 artiklan 4 kohdan mukainen tehtävä yhtiölle korotetun FuelEU-seuraamusmaksun (merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b lukuun esitettävät kasvihuonekaasuintensiteettimaksu ja maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu) määrä, kun vaatimustenmukaisuusylijäämää etukäteen lainanneella aluksella ei ole raportointikaudella yhtään satamakäyntiä unionissa; 5) asetuksen 22 artiklan 2 ja 5 kohdan mukainen velvoite antaa seuraamusmaksun maksaneelle alukselle niin sanottu FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja sekä tallentaa tällainen FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja asetuksessa tarkoitettuun tietokantaan; 6) asetuksen 23 artiklan 7 kohdan mukainen velvoite kirjata seuraamusmaksujen määräämistä koskevat toimenpiteensä asetuksen 19 artiklassa tarkoitettuun tietokantaan; 7) asetuksen 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu toimivalta antaa karkotusmääräys jonkun muun valtion lipun alla liikennöivälle, suomalaisessa satamassa olevalle alukselle, joka ei täytä asetuksen 24 tarkoitettua voimassa olevan FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskeva velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena eikä tämän artiklan vaatimusten mukaisuutta ole voitu varmistaa muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä, ja velvoite ilmoittaa karkotusmääräyksestä komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle asetuksessa tarkoitettun tietokannan kautta; 8) asetuksen 25 artiklan 5 kohdassa säädetty velvoite antaa seuraamusmenettelyt yksittäistä alusta vastaan tiedoksi komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaisille lippuvaltioille 19 artiklassa tarkoitettun tietokannan kautta; sekä 9) asetuksen 26 artiklassa tarkoitettu velvoite suorittaa Suomessa akkreditoitun todentajan alukselle uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaisesti tekemien laskelmien ja toimenpiteiden uudelleentarkastelu.

6 §. Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät. Pykälää esitetään täydennettävän 5 ja 7 lukuihin esitettävien päästökieltojen valvonnan osalta. Koska Rajavartiolaitoksella ei ole vastaavaa teknistä valmiutta valvoa harmaan veden ja rikkipesureiden pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökieltoja kuin voimassa olevia päästökieltoja, kuten öljyjen ja käymäläjätevesien päästökieltoja, esitetään, ettei Rajavartiolaitos olisi näiden päästökieltojen osalta johtava valvontaviranomainen, mutta osallistuisi valvontaan. Siten Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi pääasiassa näiden päästökieltojen valvonnasta voimassa olevan 12 luvun 2 §:n nojalla.

8 §. Poliisin valvontatehtävät. Poliisin valvontatehtäviä koskevaan pykälään esitetään muutoksia uusista aluspäästökielloista johtuen. Voimassa olevan säännöksen mukaan poliisi valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä aluevesillä. Poliisilla ei kuitenkaan ole teknistä valmiutta eikä resursseja valvoa harmaan veden päästöjen ja rikkipesuripäästöjen kieltoja Suomen aluevesillä, joten esitetään, että itsenäisen valvontavastuun sijaan poliisi osallistuisi niiden valvontaan. Säädösteknisesti esitetään 5 luvun 1 a §:ssa tarkoitettun harmaan veden päästökielton ja 7 luvun 9 b §:ssä esitetyn pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja

erottelemien jäämien päästökiellon rajaamista 12 luvun 8 §:n 1 momentissa lueteltujen valvontatehtävien ulkopuolelle. Sen sijaan ne lueteltaisiin 2 momentissa, jossa säädetään poliisin osallistumisesta lain säännösten valvontaan.

8 a §. *FINAS-akkreditointipalvelun tehtävät.* 12 lukuun esitetään lisättävän uusi 8 a § pykälä, joka koskisi FINAS-akkreditointipalvelun tehtäviä. Pykälän 1 momentin mukaan FINAS-akkreditointipalvelu on MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu kansallinen akkreditointielin. Säännös vastaa MRV-asetuksen mukaisen tehtävän osalta voimassa olevan lain 7 luvun 14 b §:ää, mutta siihen lisättäisiin viittaus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettuun asetukseen. Siten FINAS-akkreditointipalvelu vastaisi jatkossa todentajien akkreditoinnista myös uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksen soveltamisalaan kuuluvia todentamistoimia varten. Asetuksen 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti FINAS-akkreditointipalvelun on toimitettava Euroopan komissiolle kunkin vuoden loppuun mennessä luettelo mainitun asetuksen soveltamisalaan kuuluvia todentamistoimia varten akkreditoituista todentajista ja näiden yhteystiedoista. Mainitun artiklan 5 kohdan mukaan komissiolle on toimivalta antaa delegoituja säädöksiä, joilla annetaan todentajien akkreditointia koskevia tarkempia menettelysääntöjä ja kriteerejä. Säännöksen mukaan delegoitujen säädösten tulee koskea akkreditoinnin hakemista; todentajien arviointia; akkreditoinnin jatkumisen vahvistamiseksi suoritettavaa valvontaa; toimenpiteitä joihin ryhdytään, jos todentaja ei täytä tämän asetuksen vaatimuksia; sekä kansallisia akkreditointielimiä koskevia vaatimuksia.

12 a §. *Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen toimeenpanoon liittyvät aluksen satamaan pääsyn epääminen ja pysäyttäminen.* Uudessa 12 a §:ssä säädettäisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 25 artiklan 3 kohdan edellyttämistä toimista sellaisia aluksia kohtaan, joilla ei kahtena tai useampana vuonna ole asetuksen 24 artiklan edellyttämää vaatimustenmukaisuusasiakirjaa. Asetuksen 25 artiklasta johtuu, että kansallisesti tulisi säätää ensinnäkin velvoitteesta evätä karkotusmääräyksen saaneen aluksen pääsy suomalaisen satamaan ja toiseksi Suomen lipun alla purjehtivan aluksen pysäyttämisestä.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on evättävä karkotusmääräyksen saaneen muun kuin Suomen lipun alla purjehtivan aluksen pääsy Suomen satamiin. Karkotusmääräys voi olla Liikenne- ja viestintäviraston itsensä tai jonkun toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen 25 artiklan nojalla antama.

2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi määrättävä suomalaisessa satamassa oleva Suomen lipun alla purjehtiva alukselle pysäytettäväksi, jos se ei täytä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 24 artiklassa säädettyä voimassa olevan vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskevaa velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena ja jos velvoitteen noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Asetuksen 25 artiklan 3 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava aluksen yhtiölle tilaisuudet esittää huomionsa. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi pysäytettävä karkotusmääräyksen saaneen laivayhtiön Suomen lipun alla purjehtiva alus. Tämä säännös ei pohjaudu suoraan asetuksen velvoitteisiin, mutta olisi perusteltu, koska pysäyttämis- ja karkotusmääräyksen kriteerit ovat samat eli Liikenne- ja viestintäviraston olisi joka tapauksessa pysäytettävä Suomen lipun alla purjehtiva alus, joka ei täytä asetuksen 24 artiklan velvoitetta kahtena tai useampana

peräkkäisenä raportointikautena. Turhan hallinnollisen taakan välttämiseksi aluksen voisi määrätä pysäytettäväksi jo suoraan toisen valtion karkotusmääräykseen perustuen.

Lisäksi 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi poistettava pysäyttämismääräys välittömästi, kun alus on täyttänyt asetuksen mukaiset velvoitteensa ja sille on myönnetty 24 artiklan mukainen vaatimustenmukaisuusasiakirja. Momentissa säädettäisiin myös asetuksen 25 artiklan 4 kohdan mukaisesti, että pysäyttämismääräys ei rajoita merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

Asetuksen 25 artiklan 5 kohdasta seuraa suoraan, että Liikenne- ja viestintäviraston on annettava yksittäiselle alukselle asetuksen perusteella osoittamansa seuraamusmenettelyt tiedoksi komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle asetuksen 19 artiklassa tarkoitetun tietokannan kautta.

Aluksen satamaan pääsyn epäämisestä ja pysäyttämisen ohella 25 artiklan 3 kohdassa säädetään karkotusmääräyksestä. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomaisena voi määrätä karkotusmääräyksen toisen valtion lipun alla purjehtivalle alukselle, jolta toistuvasti puuttuu vaatimustenmukaisuusasiakirja. Lisäksi mainitun säännöksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen tulee ilmoittaa antamastaan karkotusmääräyksestä komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle asetuksessa tarkoitetun tietokannan kautta. Karkotusmääräystä koskeva sääntely on suoraan sovellettavaa, joten Liikenne- ja viestintävirasto voi ryhtyä tällaisiin toimiin ilman kansallista säännöstä.

12 b §. *Oikeus suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä.* Uudessa 12 b §:ssä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä. Säännös olisi tarpeen esitetyn uuden 7 a luvun 10 §:n mukaisen satamien maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvomiseksi, sillä laissa ei nykyisin säädetä Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamista. Voimassa olevan lain 13 luvun 1 §:n säännöksiä maksusta, palkkioista ja kustannusten korvaamisesta sovellettaisiin myös ehdotetun uuden pykälän toimenpiteisiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tarkastusoikeudesta. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on 7 a luvun 10 §:ssä tarkoitetun satamien maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulottuisi pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin. Tarkastustoimenpiteitä ei siis olisi tarkoitus ulottaa kotirauhan piirissä tehtäviksi, sillä edellytykset sinne ulottuvista toimenpiteistä säätämiseksi eivät täyty. Perustuslakivaliokunnan lähtökohtana on ollut se, että kotirauhaan puuttuminen moitittavuudeltaan hyvin vähäisten rikkomusten selvittämiseksi ei ole painavan tarpeen vaatimaa eikä siten täytä vaatimusta perusoikeusrajoituksen oikeasuhtaisuudesta.⁵⁶

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvontatehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä satamien pitäjiltä, joiden

⁵⁶ Esim. PeVL 14/2013 vp ja siinä viitatu lausunnot.

velvollisuuksista säädetään 7 a luvun 10 §:ssä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä.

13 luku. Erinäiset säännökset.

2 §. *Nimetyt tarkastajan pätevyysvaatimukset, nimeäminen ja hyvän hallinnon vaatimukset.* Nimetyt tarkastajan pätevyysvaatimuksia, nimeämistä ja hyvän hallinnon vaatimuksia koskevaan pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta julkaista verkkosivuillaan lain mukaisesti nimetyt tarkastajan nimi ja yhteystiedot sekä toimialue. Säännöksen mukaan viraston verkkosivuilta olisi myös käytävä ilmi, mitä tehtävää tarkastaja on oikeutettu hoitamaan. Yhteystietoina voitaisiin julkaista esimerkiksi puhelinnumero, sähköpostiosoite tai verkkosivu sekä toimialueena kunta tai maakunta.

Näiden nimettyjen julkista hallintotehtävää suorittavien tarkastajien yhteystiedot on suostumukseen perustuen julkaistu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla, jotta asiakkaat voivat tavoittaa heidät. Tietosuojalainsäädännön viimeaikaisen kehityksen myötä Liikenne- ja viestintävirastossa on kuitenkin katsottu, että tällaisissa tehtävissä olevien henkilöiden tietojen julkaisemisesta verkkosivuilla olisi tarpeellista säätää laissa. Vastaava säädös on ehdotettu lisättäväksi liikenteen palveluista annettuun lakiin (lakiin ehdotettu uusi 205 a §) käynnissä olevassa Data-avaruus, osa 1 -säädöshankkeessa.⁵⁷

3 §. *Rangaistussäännökset.* Pykälän 2 momenttia esitetään muutettavan siten, että kriminalisoidaan merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena toimiminen vastoin tällä esityksellä esitettäviä harmaan veden päästökieltoa ja rikkipesureiden puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökieltoa. Säännökset olisivat uudessa 6 a kohdassa ja muutetussa 8 a kohdassa (MRV-asetukseen liittyvä rangaistussäännös esitetään siirrettävän muutettuna uudeksi 9 a kohdaksi). Kriminalisoinnit katsotaan tarpeellisiksi kiellon tehokkaan toimeenpanon varmistamiseksi ja pelotevaikutuksen aikaansaamiseksi. Lisäksi toimiminen vastoin käsitellyn käymäläjäteveden Suomen aluevesiä koskevaa päästökieltoa olisi rangaistavaa voimassa olevan pykälän 2 momentin 6 kohdan nojalla. Rangaistussäännökset perustuisivat tahallisuuteen tai huolimattomuuteen. Siten rangaistussäännökset vastaisivat voimassa olevan pykälän kansainväliseen sääntelyyn perustuvia rangaistussäännöksiä.

2 momenttiin esitetään lisättävän samalla uusi 9 a kohta, johon siirrettäisiin MRV-asetuksen mukaiset yhtiöitä koskevien velvoitteiden rikkomista koskeva rangaistussäännös. Säännös säilyisi sisällöllisesti muuttumattomana, mutta MRV-asetuksesta käytettäisiin lain 1 luvun 2 §:ään esitettyä lyhytnimeä ja säädösteknisesti virheellinen viittaus MRV-asetuksen artikloihin korjattaisiin.

Samanaikaisesti 10 c kohdan ja 5 momentin rangaistussääntöjä esitetään päivitettävän Hongkongin yleissopimuksen täytäntöönpanoon liittyen. Voimassa olevan 2 momentin 10 c kohdan mukaan merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta voidaan tuomita sakkoon se, joka toimii vastoin aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa säädettyä aluksen kierrättämistä tai sen valmistelua koskevaa velvoitetta. Pykälään lisättäisiin rangaistavaksi niiden vastaavien Hongkongin yleissopimuksen purkamista koskevien velvoitteiden rikkominen, joita nyt esitetään merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 3 §:n 1 momenttiin. Rangaistavaa olisi

⁵⁷ Hankeikkuna, Liikenteen ja logistiikan tietosääntelyn päivitys, data-avaruus osa 1, LVM054:00/2023 (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2023>, vierailtu 15.7.2024).

siten se, että Suomessa purettavalla aluksella ei olisi 8 a luvun 2 §:n 1 ja 2 momentin mukaan edellytettäviä todistuskirjoja tai aluksen omistaja ei täyttäisi Hongkongin yleissopimuksen 8 säännön vaatimuksia. Velvoitteet koskisivat aluksen omistajaa aluksen lipusta riippumatta.

Pykälän nykyinen 5 momentti sisältää rangaistussäännöksen aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklan mukaisten vaarallisten materiaalien luettelon sisältöä, ylläpitoa ja päivitystä sekä aluksella säilyttämistä koskevien velvoitteiden laiminlyönnistä. Säännökseen lisättäisiin viittaukset kotimaan liikenteen alukselta edellytettävään vaarallisten materiaalien luetteloon, josta esitetään säädettävän 8 a luvun 4 §:ssä ja Hongkongin yleissopimuksen edellyttämiin todistuskirjoihin, joista esitetään säädettävän 8 a luvun 2 §:n 1 ja 2 momentissa. Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomittaisiin siten myös kotimaan liikenteen aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvoitteen pitää aluksella aluskierrätysasetuksen mukaista vaarallisten materiaalien luettelo ja suomalaisen aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvoitteen, joka koskee Hongkongin yleissopimukseen perustuvia vaarallisten materiaalien luettelo koskevaa todistuskirjaa tai kierrätyskelpoisuustodistusta.

7 §. Oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimusta lain mukaisia päätöksiä koskevaan pykälän 1 momenttiin esitetään lisättävän uusi 3 kohta, jonka mukaan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä annetun asetuksen mukaisten, 7 b lukuun esitettävien hiili-intensiteettimaksun ja maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävän maksun määräämistä koskevaan päätökseen voi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta oikaisua. Samalla momentin rakennetta muutettaisiin hiukan lakiteknisistä syistä ja poistettaisiin tarpeeton viittaus hallintolain sääntelyyn. Lisäksi 2 momentissa tehtäisiin muutos, jolla varmistettaisiin, että näistä päätöksistä voisi lisäksi hakea muutosta. Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, joka todettaisiin informatiivisesti, että muutoin oikaisuvaatimusmenettelyssä sovelletaan, mitä hallintolaissa säädetään.

8 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentista ehdotetaan poistettavaksi viittaus 12 luvun 16 §:ään. Viittauksen poistaminen olisi tarpeen, jotta lain 12 luvun 16 §:ssä säädettyä uhkasakkoa, teettämisuuhkaa, ja keskeyttämisuuhkaa koskevat muutoksenhakusäännökset olisivat yhdenmukaiset voimassa olevan uhkasakkolain (113/990) muutoksenhakua koskevan 24 §:n 2 momentin kanssa.

Voimassa olevan merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksistä seuraa, että uhkasakkoa, teettämisuuhkaa ja keskeyttämisuuhkaa koskevaan asiaan sovelletaan lähtökohtaisesti uhkasakkolakia. Uhkasakkolain 24 §:n 2 momentin mukaan haettaessa muutosta uhkasakon asettamista sekä teettämis- tai keskeyttämisuhan asettamista koskevaan päätökseen sovelletaan, mitä muutoksenhausta päävelvoitteen määräämistä koskevaan päätökseen säädetään. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

9 §. Päätöksen täytäntöönpano. Pykälän 1 momenttiin tarkennettaisiin, että oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estä *tämän lain nojalla annetun* päätöksen täytäntöönpanoa. Samalla 2 momentti, joka sisältää informatiivisen viittauksen öljypäästömaksun täytäntöönpanoa koskevaan 3 luvun 15 §:ään, poistettaisiin, koska mainittu pykälä esitetään kumottavaksi.

8.7 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälän 3 kohdan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määritelmä ehdotetaan muutettavan siten, että siitä poistetaan tarkenne ”73/78”, koska tarkenne ei tuo oikeudellista lisäarvoa eikä sitä käytetä enää kovin yleisesti. Tarkoituksena on helpottaa lakitekstin luettavuutta. Muutos vastaisi merenkulun ympäristönsuojelulakiin vuonna 2021 tehtyä muutosta. Määritelmä vastaisi myös paremmin yleissopimuksesta englanniksi yleisesti käytettyä termiä *MARPOL Convention*. Määritelmän sisältö ei muuttuisi. Lain muiden pykälien viittaukset yleissopimukseen muutettaisiin vastaamaan päivitettyä määritelmää.

Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 13 c kohta, jossa määriteltäisiin Hongkongin yleissopimus vastaavalla tavalla kuin yleissopimus määritellään merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Määritelmä on tarpeen, koska laissa esitetään säädettävän Hongkongin yleissopimuksen mukaisista katsastuksista. Määritelmä sijoittuisi pykälässä vakavuusdirektiiviä koskevan määritelmän perään.

37 §. Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus. Pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyytää Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Säännökseen lisättäisiin myös, että katsastuksen perusteella voitaisiin myöntää todistuskirjat ja ne tunnustettaisiin samanarvoisiksi muiden alusturvallisuuslain 6 luvussa tarkoitettujen katsastusten ja todistuskirjojen kanssa.

Muutokset perustuisivat Hongkongin yleissopimuksen 12 sääntöön, jossa määrätään toisen sopimuspuolen suorittamista katsastuksista ja sen antamasta todistuskirjasta tai hyväksynnästä. On yleistä, että hyväksytyt luokituslaitokset suorittavat suuren osan katsastuksista ja myöntävät todistuskirjat. Luokituslaitokset toimivat maailmanlaajuisesti, ja käytännössä on melko harvinaista, että toista osapuolta pyydetään tekemään katsastus.

38 §. Nimetty katsastaja. Nimettyä katsastajaa koskevaan 38 §:ään lisättäisiin uusi 7 momentti, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta julkaista verkkosivuillaan lain mukaisesti nimetyn katsastajan nimi ja yhteystiedot sekä toimialue. Säännöksen mukaan viraston verkkosivuilta olisi myös käytävä ilmi, mitä tehtävää katsastaja on oikeutettu hoitamaan. Yhteystietoina voitaisiin julkaista esimerkiksi puhelinnumero, sähköpostiosoite tai verkkosivu sekä toimialueena kunta tai maakunta.

Näiden nimettyjen julkista hallintotehtävää suorittavien katsastajien yhteystiedot on suostumukseen perustuen julkaistu Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla, jotta asiakkaat voivat tavoittaa heidät. Tietosuojalainsäädännön viimeaikaisen kehityksen myötä Liikenne- ja viestintävirastossa on kuitenkin katsottu, että tällaisissa tehtävissä olevien henkilöiden tietojen julkaisemisesta verkkosivuilla olisi tarpeellista säätää laissa. Vastaava säädös on ehdotettu lisättäväksi liikenteen palveluista annettuun lakiin käynnissä olevassa Data-avaruus, osa 1 -säädöshankkeessa.⁵⁸ Tässä hallituksen esityksessä vastaavaa muutosta esitetään tämän lain nimettyä aluksenmittaajaa koskevaan 65 §:ään ja merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun nimettyä tarkastajaa koskevaan 2 §:ään.

⁵⁸ Hankeikkuna, Liikenteen ja logistiikan tietosäätelyn päivitys, data-avaruus osa 1, LVM054:00/2023 (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM054:00/2023>, vierailtu 15.7.2024).

53 §. *Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset.* Aluksen ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavia katsastusvaatimuksia koskevaan pykälään esitetään lisättävien viittaukset Hongkongin yleissopimukseen. Siten varmistettaisiin, että suomalaiset alukset katsastettaisiin Hongkongin yleissopimuksen mukaisesti, kuten yleissopimuksen liitteen 10 säännössä edellytetään. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä katsastusten suorittamisesta, kuten eri tyyppisissä katsastuksissa tarkastettavista asioista.

Samalla pykälän viittaukset MARPOL-yleissopimukseen esitetään muutettavan 2 §:ään esitettyyn muotoon.

57 §. *Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat.* Pykälän 2 momentin määräyksenantovaltuutta esitetään täydennettävän siten, että siihen lisätään Hongkongin yleissopimuksen mukaiset katsastukset. Siten Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä myös Hongkongin yleissopimuksen mukaisiin katsastuksiin liittyvistä katsastusasiakirjoista sekä todistuskirjoista sekä näiden voimassaolosta.

Samalla pykälän viittaukset MARPOL-yleissopimukseen esitetään muutettavan 2 §:ään esitettyyn muotoon.

65 §. *Nimetty aluksenmittaaja.* Nimettyä aluksenmittaajaa koskevaan 65 §:ään lisättäisiin uusi 7 momentti, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta julkaista verkkosivuillaan lain mukaisesti nimetyn aluksenmittaajan nimi ja yhteystiedot sekä toimialue. Säännöksen mukaan viraston verkkosivuilta olisi myös käytävä ilmi, mitä tehtävää katsastaja on oikeutettu hoitamaan. Yhteystietoina voitaisiin julkaista esimerkiksi puhelinnumero, sähköpostiosoite tai verkkosivu sekä toimialueena kunta tai maakunta. Muutos vastaisi lain 38 §:ään ja merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 2 §:ään esitettyjä muutoksia.

8.8 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

1 luku. Yleiset säännökset.

2 §. *Määritelmät.* Voimassa olevan pykälän 5 kohta, jossa luetellaan laissa viitattut kansainväliset yleissopimukset, muutettaisiin. Pääosin kohta säilyisi ennallaan, mutta b alakohdan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määritelmä muutettaisiin siten, että siitä poistetaan tarkenne ”73/78” merenkulun ympäristönsuojelulakiin jo aiemmin tehdyn muutoksen mukaisesti. Tarkenne ei tuo oikeudellista lisäarvoa eikä sitä käytetä enää kovin yleisesti. Määritelmää myös tarkennettaisiin siten, että sillä viitattaisiin vuoden 1973 yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjaan ja sen muutoksiin. Samalla 5 kohtaan lisättäisiin uusina m ja n kohtina painolastivesiyleissopimuksen ja Hongkongin yleissopimuksen määritelmät. Määritelmät vastaisivat merenkulun ympäristönsuojelulain määritelmiä. Määritelmät sijoittuisivat viimeiseksi alakohdiksi 5 kohdassa, jossa määritetään, mitä tarkoitetaan kansainvälisillä yleissopimuksilla. Alusturvallisuuden valvontalain mukaisesti Suomen satamaan saapuville ulkomaisille aluksille tehdään satamavaltiotarkastuksia, joissa tarkistetaan, että alukset vastaavat niitä kansainvälisiä yleissopimuksia, jotka Suomi on hyväksynyt. Siten määritelmän lisäämisen myötä Liikenne- ja viestintäviraston tulisi satamavaltiotarkastusten yhteydessä varmistaa, että aluksilla on myös painolastivesiyleissopimuksen ja Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät asiakirjat. Hongkongin yleissopimuksen lisääminen on perusteltua yleissopimuksen panemiseksi täytäntöön. Painolastivesiyleissopimuksen mukaisten tarkastusten toteuttaminen on myös

tarpeen yleissopimuksen tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi. Muutos on jäänyt toteuttamatta painolastivesiyleissopimuksen voimaansaattamisen yhteydessä. Uutena o alakohtana 5 kohtaan lisättäisiin viittaus vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen vuoden 2010 pöytäkirjaan eli niin sanottuun HNS-yleissopimukseen. HNS-yleissopimuksen lisäys mainittuun lainkohtaan on jo hyväksytty lailla 1403/2019 (tuolloin m alakohtana), mutta lakimuutosta ei ole saatettu voimaan, koska HNS-yleissopimus ei ole vielä tullut kansainvälisesti voimaan. Siksi HNS-yleissopimus pitäisi siirtää 5 kohdassa painolastivesiyleissopimuksen ja Hongkongin yleissopimusten viittausten jälkeen uudeksi o alakohdaksi. Tästä johtuen tällä esityksellä ehdotetaan myös lain 1403/2019 kumoamista (ks. 9. lakiehdotus).

11 §. *Aluksen tarkastus tai tutkimus.* Pykälään esitetään uutta 4 momenttia, jolla toimeenpantaisiin Hongkongin yleissopimuksen 10 artiklan mukainen, Suomelle lippuvaltiona kohdistuva velvoite tutkia yleissopimuksen toisen sopimuspuolen ilmoituksesta, onko alus syyllistynyt mainitun yleissopimuksen velvoitteen rikkomiseen. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava Hongkongin yleissopimuksen mukaisesti väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle toimista, joihin väitetyn rikkomuksen johdosta on ryhdytty.

8.9 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta annetun lain kumoamisesta

Kuten edellä lakiehdotuksen 8 kohdalla todetaan, alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta annettu laki (1403/2019) on tarpeen kumota, koska alusturvallisuuden valvontalakiin tulee tehdä muutoksia sellaiseen kohtaan, joka ei ole tullut vielä voimaan. Nyt ehdotetaan, että nämä muutokset yhdistettäisiin ehdotettavaan alusturvallisuuden valvontalain muutoslakiin.

Kumoamislain 1 § sisältäisi tavanomaisen kumoamissäännöksen, jossa viitattaisiin edellä mainittuun lakiin. 2 §:n mukaan laki tulisi voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana. Siten kumoamislaki olisi mahdollista saattaa voimaan samanaikaisesti alusturvallisuuden valvontalakiin tehtävien muutosten voimaantulon kanssa.

8.10 Laki jätelain muuttamisesta

108 §. *Jätteen kansainvälinen siirto ja aluksen siirtäminen purettavaksi.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että aluksen siirrosta purettavaksi määrätään EU:n aluskierrätysasetuksen lisäksi turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 Hongkongissa tehdyssä yleissopimuksessa. Yleissopimuksesta käytetään yleisesti nimeä Hongkongin yleissopimus.

108 a §. *Viranomaisten tehtävät aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanossa.* Pykälään tehtäisiin tarvittavat muutokset, jotka koskevat Hongkongin yleissopimuksen mukaisia viranomaistehtäviä. Lisäksi pykälään tehtäisiin pienehköjä muutoksia EU:n aluskierrätysasetuksen mukaisiin viranomaistehtäviin. Pykälä muutettaisiin kokonaan, minkä lisäksi sen otsikkoon lisättäisiin Hongkongin yleissopimus.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että aluehallintovirasto olisi toimivaltainen viranomaisena EU:n aluskierrätysasetuksen lisäksi myös Hongkongin yleissopimuksen osalta ja

se myöntäisi luvan aluspurkamolle, joka hakee yleissopimuksen mukaista lupaa toiminnalleen. Sopimuspuolen velvollisuudesta myöntää lupa määrätään yleissopimuksen 6 artiklassa ja sopimuksen liitteen 16 säännössä. Luvan myöntämisen edellytyksistä säädettäisiin tarkemmin ympäristönsuojelulain 221 a §:ssä. Pykälään lisättäisiin toimivaltaiseksi viranomaiseksi myös se elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, joka valvoo laitosta, jolle on myönnetty asetuksen tai yleissopimuksen mukainen lupa. Mainituissa säädöksissä toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan viranomaista, joka vastaa kaikista aluskierrätyslaitoksiin liittyvistä toimista, joten myös valvova viranomainen olisi toimivaltainen viranomainen.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirrettäisiin uuteen 108 b §:ään, jossa säädettäisiin tarkemmin aluskierrätysuunnitelmasta. Pykälän nykyinen 3 momentti siirtyisi 2 momentiksi. Säännöksessä muutettaisiin Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Suomen ympäristökeskuksen sijaan toiseksi viranomaistahoksi, joka toimisi yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa aluskierrätysasetuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi. Momenttiin lisättäisiin Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle velvollisuus seurata aluskierrätyksen toimeenpanoa yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Yhteistyötä voisi olla tarve tehdä esimerkiksi tilanteessa, jossa aluksen tiedetään olevan purkukuntoinen ja sille on mahdollisesti laadittu aluskierrätysuunnitelma. Tällöin voisi olla tarpeen varmistaa, ettei purkukuntoinen alus päädy sellaiseen aluspurkamoon, joka ei ole EU:n hyväksytyjen laitosten listalla. Aluskierrätysasetuksen toimeenpanon seuranta kuuluu nykyisin Suomen ympäristökeskukselle. Suomen ympäristökeskus on toimivaltainen viranomainen jätteiden kansainvälisissä siirroissa. Sillä ei kuitenkaan ole viranomaistehtäviä liittyen aluskierrätyslaitoksiin tai aluksiin sinänsä. Aluskierrätyslaitoksen luvan myöntää aluehallintovirasto ja laitosta valvoo ELY-keskus. Seurantatehtävää hoitaisi Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, mutta tehtävä olisi tarkoitus siirtää tulevan aluehallintouudistuksen myötä uudelle perustettavalle virastolle.

Suomen ympäristökeskuksella säilyisi nykyisessä 4 momentissa säädetty tehtävä toimia asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi aluskierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen. Momentti siirtyisi 3 momentiksi. Purkukuntoisten alusten siirrolla Suomen ulkopuolelle on yhtymäkohtia kansainvälisiin jätesiirotiin, joita Suomen ympäristökeskus valvoo.

108 b §. *Aluskierrätysuunnitelma ja ennakoilmoitukset aluksen siirrosta ja purkamisesta.* Jätelakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, jossa säädettäisiin Hongkongin yleissopimuksen edellyttämästä aluskierrätysuunnitelmasta, joka tulisi laatia ja toimittaa viranomaisille ennen aluksen purkamista. EU:n aluskierrätysasetus edellyttää EU:n jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta aluskierrätysuunnitelman laatimista ennen kuin alus puretaan. Aluksille tulisi uutena vaatimus siitä, että niillä tulisi olla myös Hongkongin yleissopimuksen liitteen 9 säännön mukainen aluskierrätysuunnitelma. Yleissopimuksen mukainen suunnitelma vaadittaisiin EU:n jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten lisäksi myös EU:n ulkopuolisen valtion lipun alla purjehtivalta alukselta, joka tuotaisiin Suomeen purettavaksi. Aluskierrätysuunnitelma olisi toimitettava asianomaiselle aluehallintovirastolle hyväksyttäväksi vähintään 45 vuorokautta ennen kuin se vastaanottaa aluksen. Asianomainen aluehallintovirasto olisi se, jonka toimialueella aluskierrätyslaitos toimii. Suunnitelma tulisi tehdä suomen- tai ruotsinkielisenä. Suunnitelmasta olisi tehtävä englannin-, ranskan- tai espanjankielinen käännös, jos asianosaisen lippuvaltion hallinto sitä vaatisi. Kääntämistä koskeva vaatimus perustuisi yleissopimuksen liitteen 9 säännön 2 kohtaan. Kääntäminen kuuluu yleissopimuksen mukaan aluskierrätyslaitokselle. Suunnitelman lisäksi

aluskierrätyslaitoksen tulisi ilmoittaa aluehallintovirastolle Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 2 kohdan mukaiset tiedot. Kyseisessä kohdassa edellytetään tietoja muun muassa aluksesta ja aluksen lippuvaltiosta, aluksen omistajasta sekä vaarallisten materiaalien luettelosta.

Pykälän 2 momentin mukaan aluehallintoviraston olisi ilmoitettava aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle kolmen vuorokauden kuluessa, että se on vastaanottanut aluskierrätysuunnitelman. Aluehallintovirasto hyväksyisi aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen liitteen 9 säännön mukaisen aluskierrätysuunnitelman ja tekisi asiassa kirjallisen päätöksen. Vastaava kirjallinen hyväksyntä tehdään aluskierrätysasetuksen mukaisesta aluskierrätysuunnitelmasta. Tarkoitus olisi, että EU-asetuksen ja yleissopimuksen mukainen aluskierrätysuunnitelma voitaisiin hyväksyä yhdellä päätöksellä. Yleissopimuksen mukaan päätöksen voisi tehdä myös hiljaisesti, mutta Suomessa käytössä olisi vain kirjallinen menettely, koska hiljainen hyväksyntä on vieras Suomen oikeusjärjestelmälle. Kirjallinen menettely olisi asianmukaisempi myös siitä syystä, että kirjalliseen päätökseen liittyy perusteluvollisuus ja siihen voidaan liittää valitusosoitus.

Aluehallintoviraston olisi lisäksi toimitettava aluskierrätysuunnitelmaa koskeva päätös aluksen omistajalle, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, asianomaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, Liikenne- ja viestintävirastolle ja Suomen ympäristökeskukselle. Säännös olisi tarpeen tiedonkulun varmistamiseksi viranomaisten välillä. Aluskierrätysuunnitelman toimittaminen aluksen omistajalle ja hallinnolle eli Liikenne- ja viestintävirastolle perustuisi Hongkongin yleissopimuksen liitteen 9 säännön 4 kohtaan. Varsinais-Suomen ELY-keskus tarvitsisi suunnitelman seurantatehtävänsä varten ja asianomainen ELY-keskus valvontaa varten.

Aluskierrätyslaitoksen tulisi 3 momentin mukaan ilmoittaa aluehallintovirastolle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle myös yleissopimuksen liitteen 24 säännön 3 kohdan mukaisesti purkamisen suunnitellusta aloittamista. Tämä ilmoitus tulisi tehdä sen jälkeen, kun Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt alukselle kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 2 §:n mukaan. Ilmoituksessa tulisi olla myös kopio kierrätyskelpoisuuden osoittavasta kansainvälisestä todistuskirjasta. Yleissopimuksen 24 säännössä edellytetään lisäksi, että ilmoitus laadittaisiin 7 lisäyksen mukaisen mallin mukaan.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin pykälässä säädettyjen aluskierrätysuunnitelman ja ilmoitusten sisällöstä.

108 c §. *Ilmoitus aluksen purkamisen loppuunsaattamisesta.* Pykälä olisi uusi. Sen 1 momentin mukaan aluskierrätyslaitoksen olisi laadittava loppuunsaattamisilmoitus sen jälkeen, kun alus on purettu kokonaan tai osittain aluskierrätysuunnitelman ja yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti. Säännös perustuisi yleissopimuksen 25 sääntöön, jonka mukaan aluskierrätyslaitoksen tulisi 14 vuorokauden kuluessa toimittaa ilmoitus aluskierrätyksen loppuunsaattamisesta asianomaiselle aluehallintovirastolle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Ilmoitus tehtäisiin yleissopimuksen 7 lisäyksessä olevan mallin mukaisesti ja siinä tulisi raportoida mahdollisista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, jotka ovat aiheuttaneet haittaa ihmisten terveydelle tai ympäristölle.

Yleissopimuksen liitteen 25 säännössä edellytetään lisäksi, että toimivaltainen viranomainen toimittaisi kopion loppuunsaattamisilmoituksesta hallinnolle, joka on myöntänyt alukselle kierrätyskelpoisuutta osoittavan todistuksen eli tässä tapauksessa Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 3 momentti sisältäisi asetuksenantovaltuuden. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä pykälässä tarkoitetun ilmoituksen sisällöstä.

147 §. Rangaistussäännökset. Pykälän 2 momentissa säädetään rikoslain säännöksiä täydentävistä sakonuhkaisista rangaistussäännöksistä. Kyseisen momentin 24 kohdan mukaan EU:n aluskierrätysasetuksen mukaisen aluskierrätysuunnitelman laatimisvelvollisuuden tahallinen tai huolimattomuudesta tehty rikkominen on rangaistavaa. Kohtaa täydennettäisiin siten, että siihen lisättäisiin Hongkongin yleissopimuksen mukaisen aluskierrätysuunnitelmaa koskevan velvoitteen rikkominen. Lisäksi 2 momenttiin lisättäisiin uusi 25 kohta, joka mukaan rangaistavaa olisi 108 c §:ssä säädetyn aluskierrätystä koskevan loppuunsaattamisilmoitusvelvollisuuden rikkominen. Yleissopimus edellyttää, että sopimuksen vaatimusten rikkominen kielletään kansallisesti ja että seuraamukset ovat riittävän ankaria. Rangaistavaksi säädettävät teot olisivat moitittavuudeltaan yhteneväisiä muiden säännöksessä säädettyjen tekojen ja laiminlyöntien kanssa. Lakiteknisistä syistä muutettaisiin myös 2 momentin 23 kohta, jotta se ei päättyisi ”taikka”-sanaan.

8.11 Laki ympäristönsuojelulain 169 ja 221 §:n muuttamisesta

169 §. Tarkastus onnettomuus-, haitta- ja rikkomustilanteissa. Pykälässä säädetään valvontaviranomaisen velvollisuudesta tehdä tarkastus, jos onnettomuuden, haitasta tehdyn ilmoituksen, luvan tai ilmoituspäätöksen noudattamatta jättämisen tai muun seikan vuoksi on aihetta olettaa, että toiminnasta aiheutuu terveyshaittaa tai merkittävää muuta ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa. Hongkongin yleissopimuksen 9 ja 10 artiklassa määrätään tarkastuksen tekemisestä aluskierrätyslaitokselle, jos sopimuspuoli saa tarkastuspyynnön tai ilmoituksen toiselta osapuolelta sopimuksen rikkomisesta. Voimassa oleva säännös kattaa tarkastusvelvollisuuden viranomaisen saadessa tällaisen tarkastuspyynnön tai ilmoituksen toiselta Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolelta.

Pykälän uudessa 2 momentissa määriteltäisiin Hongkongin yleissopimus, sillä siihen viitattaisiin myös ehdotetussa 221 a §:n muutoksessa. Momenttiin lisättäisiin valvontaviranomaiselle velvollisuus toimittaa tiettyjä tietoja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jos valvontaviranomainen tekee yleissopimuksen 9 tai 10 artiklassa tarkoitettuja tarkastuksia tai jos laitos ei noudattaisi yleissopimuksen vaatimuksia. Momentissa mainittaisiin selkeyden vuoksi, että velvollisuus toimittaa tietoja koskisi myös työsuojeluviranomaista, jos toiselta osapuolelta saatu ilmoitus tai mahdollinen yleissopimuksen rikkominen koskee työsuojeluvaatimuksia. Näiden viranomaisten olisi liikesalaisuutta koskevien salassapitosäännösten estämättä toimitettava yleissopimuksessa edellytetyt tarkastusta, tarkastuksen johdosta toteutettuja toimia ja yleissopimuksen rikkomista koskevat tiedot Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Tiedot tarvittaisiin IMOLle raportointia varten.

Yleissopimuksen 12 artiklaan on koottu tiedonantovelvollisuudet IMOLle aluskierrätyslaitoksista. Ilmoitusvelvollisuudet koskevat 9 artiklan 4 kohdan mukaan aluskierrätyslaitokselle tehtyjä tarkastuksia toiselta osapuolelta saadun tarkastuspyynnön perusteella sekä 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja tapauksia. Jos tarkastuksessa on kyse

sopimuksen 9 artiklan 4 kohdan mukaisesta tarkastuksesta, tarkastuksesta tulisi laatia raportti ja toimittaa se ilmoituksen tehneelle osapuolelle ja IMOLle. Mikäli kyse olisi yleissopimuksen 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettusta rikkomuksesta, josta viranomaisen saa ilmoituksen toiselta osapuolelta, valvontaviranomaisen olisi tutkittava asia ja ilmoitettava tiedot toimista, johon ilmoituksen johdosta ryhdytään. IMOLle olisi ilmoitettava myös syyt, joiden vuoksi toimiin ei ryhdytä vuoden kuluessa siitä, kun osapuoli on saanut tiedon väitetystä rikkomuksesta. Säännöshedotuksen mukaan raportti ja toimenpiteet tulisi salassapitosäännösten estämättä ilmoittaa Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka toimittaisi tiedot eteenpäin IMOLle. Ilmoitusvelvollisuus IMOLle koskisi myös muita yleissopimuksen velvoitteiden rikkomisia kuin niitä, joista on saatu ilmoitus toiselta sopimuspuolelta. Tällaisia olisivat esimerkiksi aluskierrätyslaitoksessa todetut yleissopimuksen velvoitteiden rikkomiset, joista valvontaviranomainen on antanut lainvoimaisen päätöksen tai jotka ovat johtaneet rikosoikeudelliseen menettelyyn. Säännöksellä varauduttaisiin siihen tilanteeseen, että Suomessa toimisi muitakin aluspurkamaita kuin nykyinen Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimialueella sijaitseva aluspurkamo. Varsinais-Suomen ELY-keskus raporttoisi IMOLle myös aluskierrätyslaitoksen mahdollisista työsuojelurikkomuksista sekä niiden johdosta toteutetuista toimista. Raportointi IMOLle tapahtuisi englannin kielellä ja siksi säännöksessä edellytettäisiin tietojen toimittamista Varsinais-Suomen ELY-keskukselle englanniksi.

Valvontaviranomaisen ja työsuojeluviranomaisen olisi ilmoitettava myös aluskierrätyslaitoksessa todetuista aluskierrätysasetuksen rikkomisista ja niiden johdosta toteutetuista toimista Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jotta tämä voisi raportoida niistä komissiolle aluskierrätysasetuksen 21 artiklan mukaan. Mainitun artiklan mukaan komissiolle on raportoitava kolmen vuoden välein mahdollisista aluskierrätystä koskevista laittomuuksista ja niiden johdosta toteutetuista toimista. Varsinais-Suomen ELY-keskus kokoaisi tiedot Suomesta ja toimittaisi ne komissiolle kolmivuotisraportin yhteydessä. Mahdollinen laitton teko voisi tapahtua myös sellaisella korjaustelakalla, jolla ei ole tarvittavaa asetuksen mukaista lupaa ja siksi säännökseen lisättäisiin valvontaviranomaisille velvollisuus ilmoittaa toimista Varsinais-Suomen ELY-keskukselle. Liikenne- ja viestintävirasto toimittaisi aluksia koskevat tiedot komissiolle merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 5 §:n mukaisesti.

221 a §. *Alusten purkamista koskevat erityissäännökset.* Pykälässä säädetään luvan myöntämisestä aluskierrätyslaitokselle, joka purkaa aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, luvan myöntämisen yhteydessä pyydetystä lausunnosta työsuojeluviranomaisilta sekä vaatimuksesta peruuttaa aluskierrätystä koskeva lupa työsuojeluviranomaisen katsoessa, etteivät työsuojelua koskevat vaatimukset enää täyty. Aluskierrätysasetuksen mukainen aluskierrätyslaitoksen lupa on osa ympäristölupaa.

Pykälän 1 ja 2 momenttiin lisättäisiin Hongkongin yleissopimuksen mukaiset vaatimukset aluskierrätystä koskevan luvan myöntämiseksi ja peruuttamiseksi. Jos Suomessa toimiva korjaustelakka, jonka ympäristölupa kattaa aluskierrätysasetuksen mukaisen aluskierrätyksen harjoittamisen ja telakka aikoo purkaa asetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, sen ympäristölupa tulisi päivittää kattamaan myös Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten purkamisen. Ympäristöluvan muuttamista voisi hakea ympäristönsuojelulain 89 §:n nojalla, jolloin lupa käsiteltäisiin mainitun pykälän 6 momentin nojalla 96 §:n mukaisessa kevennyksessä menettelyssä.

Aluskierrätyslaitoksia koskevista vaatimuksista määrätään Hongkongin yleissopimuksen liitteen 16–23 säännöissä. Sääntöjen sisältöä on kuvattu tarkemmin tämän esityksen kohdassa

7.1. Aluskierrätyslaitoksella tulisi olla muun muassa aluskierrätyslaitoksen suunnitelma ja menettelyt, joilla ehkäistään ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisia vaikutuksia. Aluksia purettaessa sen tulisi käsitellä asianmukaisesti vaaralliset materiaalit, huolehtia purkamisen yhteydessä syntyneiden jätteiden asianmukaisesta käsittelystä sekä toimittaa jätteet käsiteltäväksi luvan saaneeseen käsittelylaitokseen. Laitos saisi purkaa ainoastaan aluksia, jotka noudattavat ja täyttävät yleissopimuksen vaatimukset. Hongkongin yleissopimuksen liitteen 17 ja 19–23 säännöt sisältävät myös työsuojeluvaatimuksia. Pykälän 2 momentin mukaan työsuojeluviranomaiselta tulisi pyytää lausunto siitä, että laitos täyttää yleissopimuksen työsuojelua koskevat vaatimukset. Kyseisiä sääntöjä on kuvattu tarkemmin tämän esityksen kohdassa 7.1. Säännöksestä poistettaisiin tarpeettomana vaatimus siitä, että työsuojeluviranomaisen tulisi puoltaa luvan myöntämistä. Jos työsuojeluviranomainen katsoo, etteivät työsuojelua koskevat vaatimukset enää täyty, alusten purkamista koskeva lupa tulisi peruuttaa. Aluskierrätysasetuksen tai Hongkongin yleissopimuksen mukaisen aluskierrätystä koskevan luvan peruuttaminen ei kuitenkaan tarkoittaisi koko ympäristöluvan peruuttamista. Lupa voitaisiin peruuttaa myös 93 §:ssä säädettyjen ehtojen täytyessä.

Pykälän uudessa 3 momentissa säädettäisiin siitä, että laitokselle myönnettävä Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä myönnettäisiin enintään viiden vuoden ajaksi kerrallaan. Jos lupa myönnetään, laitoksen ympäristölupaan liitettäisiin Hongkongin yleissopimuksen lisäyksessä 5 olevan mallin mukainen lupa suomeksi ja englanniksi. Vaatimukset perustuisivat yleissopimuksen liitteen 16 säännön kohtiin 4 ja 5.

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan aluehallintoviraston tulisi ilmoittaa Euroopan komissiolle aluskierrätyslaitokselle myönnetystä luvasta ja luvan muutoksista. Tiedot luvasta tulisi toimittaa myös ympäristöministeriölle. Ympäristöministeriö on nykyisin toimittanut tiedot komissiolle, mutta aluehallintovirastolla on luvan myöntävänä viranomaisena ajantasaisemmat tiedot lupien mahdollisista muutoksista. Ilmoitusvelvollisuus perustuisi aluskierrätysasetuksen 14 artiklaan. Myös Hongkongin yleissopimuksesta seuraisi uusia ilmoitusvelvollisuuksia viranomaiselle. Yleissopimuksen 12 artiklan 1 kohdan mukaan IMOLle tulisi toimittaa tiedot aluskierrätyslaitoksista, joilla on myönnetty yleissopimuksen mukainen lupa. Lisäksi yleissopimuksen 7 artiklan mukaan IMOLle tulisi toimittaa pyydettyinä tiedot, joiden perusteella lupa on myönnetty. Tiedot tulisi pyydettyinä toimittaa myös tietoja pyytäneelle toiselle sopimuspuolelle. Tiedot toimitettaisiin IMOLle englanniksi.

8.12 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Sakon täytäntöönpanosta annettua lakia esitetään muutettavan, jotta sitä sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun mukaisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettuun asetukseen perustuviin seuraamuksiin. Siten lain 1 §:n 2 momentin 1 kohtaa, jonka mukaan merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu pannaan täytäntöön siten kuin laissa säädetään, esitetään täydennettävän viittauksilla merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitettuun kasvihuonekaasuintensiteettimaksuun ja 7 b luvun 2 §:ssä tarkoitettuun maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävään maksuun.

9 Lakia alemman asteinen sääntely

Hongkongin yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen uudistetun VI liitteen ja MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteisiin tehtyjen muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamiseksi on tarpeen antaa blankettiasetukset.

Jätelakiin esitettäviin 108 b ja c §:iin ehdotetaan uusia asetuksenantovaltuuksia säätää tarkemmin Hongkongin yleissopimuksen mukaisten ilmoitusten sisällöstä, joita eri tahoille on toimitettava aluksen vastaanoton ja purkamisen eri vaiheista, sekä aluskierrätysuunnitelman sisällöstä. Tarpeelliset säännökset lisättäisiin jätteistä annettuun valtioneuvoston asetukseen.

Alusturvallisuuslakiin esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltaa antaa määräyksiä alusten Hongkongin yleissopimuksen mukaisiin katsastuksiin liittyen. Määräyksenantovaltuus vastaisi muiden IMO:n kansainvälisten sopimusten mukaisten katsastuksia, yksityiskohtia ja aluksille myönnettäviä asiakirjoja koskevaa määräyksenantovaltuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista tulisi huomioida uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen mukaisten asiakirjojen myöntämisestä perittävät maksut.

10 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta tulevat voimaan 1.1.2025.

Käsiteltyjen käymäläjätevesien päästökieltoa koskevan merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 1 §:n muutokset ja rikkipesureiden puhdistamattomien pesuvesien päästökieltoa koskevan mainitun lain 7 luvun uuden 9 b §:n 1 momentti tulisivat voimaan 1.7.2025. 7 luvun 9 b §:n 2 momentin, joka koskee päästöjä suljetun kierron rikkipesureiden päästökieltoa eli rikkipesurissa käytettyä puhdistettua pesuvettä ja pesuvedestä eroteltujen jäämien päästökieltoa, esitetään tulevan voimaan 1.1.2029. Siten rikkipesureiden päästökielot tulisivat voimaan samaan aikaan kuin Ruotsissa ja Tanskassa.

Harmaiden vesien päästökieltoa ja siitä poikkeamista poikkeustilanteissa koskevien merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 1 b §:n ja 2 luvun muutosten esitetään tulevan voimaan 1.1.2030, jotta alukset ja satamat ehtisivät varautua tuleviin kieltoihin. 1.1.2030 tulisi voimaan myös merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 2 §, jossa esitetään säädettävän uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen edellyttämällä tavalla maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävästä maksusta, koska mainitun asetuksen 6 asetuksessa tarkoitetut velvoitteet tulevat sovellettavaksi aikaisintaan 1.1.2030 alkaen.

Lisäksi ehdotetaan, että merenkulun ympäristönsuojelulain voimaan tullessa merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 16 §:n nojalla vireillä olevaan uhkasakkoa, teettämishukkaa tai keskeyttämishukkaa koskevaan asiaan sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Ehdotetulla siirtymäsäännöksellä selvennettäisiin sitä, että ennen tämän hallituksen esityksen mukaisen merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 8 §:n 1 momentin muutoksen voimaantuloa vireille tulleet uhkasakkoa, teettämishukkaa ja keskeyttämishukkaa koskevat asiat käsiteltäisiin loppuun esitettyjen muutosten voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä noudattaen.

Hongkongin yleissopimuksen voimaansaattamisesta annettavan blankettilain ja Hongkongin yleissopimuksen täytäntöönpanoon liittyvien merenkulunympäristönsuojelulain 8 a luvun muutosten sekä ympäristönsuojelulain, jätelain ja alusturvallisuuslain muutoslakien on tarkoitus tulla voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana. Tarkoituksena on, että ne

tulisivat voimaan 26.6.2025, jolloin Hongkongin yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan. Myös alusturvallisuuden valvontalain Hongkongin yleissopimukseen liittyvien muutosten ja alusturvallisuuden valvontalain aiemman muutoslain kumoamislain on tarkoitus tulla voimaan tuolloin. Alusturvallisuuden valvontalain muutosten voimaantulosta esitetään säädettävän valtioneuvoston asetuksella, koska lainkohdan, jossa viitataan HNS-yleissopimukseen, on tarkoitus tulla voimaan, kun mainittu yleissopimus saatetaan voimaan Suomen osalta.

MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutosten voimaansaattamislakien ja MARPOL-yleissopimuksen uudistettuun VI liitteeseen liittyvien merenkulun ympäristönsuojelulain 5 ja 7 a luvun pykälien on tarkoitus tulla voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana, koska voimaantulon ajankohdassa on huomioitava, milloin tasavallan presidentti vahvistaa lait ja millä aikataululla IMO:n pääsihteerille on mahdollista ilmoittaa, että muutokset on hyväksytty Suomessa. Lähtökohtaisesti voimaansaattamislakien ja merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun muutosten ja 7 a luvun 1–8 ja 12 §:n on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2025.

11 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

Ahvenanmaan itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaan maakuntapäivien suostumus on tarpeen valtiosopimuksen voimaansaattamissäädökselle, jos sopimus sisältää määräyksen maakunnan toimivaltaan kuuluvassa asiassa.

Hongkongin yleissopimus

Hongkongin yleissopimus sisältää sekä määräyksiä, jotka kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain mukaan maakunnan lainsäädäntövaltaan, että määräyksiä, jotka kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita. Yleissopimuksen määräykset, jotka koskevat kauppamerenkulun aluksia, kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Valtakunnalla on lainsäädäntövalta myös asioissa, jotka koskevat työoikeutta ja työsuojeluoikeuden on yleensä katsottu kuuluvan sen alle.

Itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta. Sopimuksen määräyksiä, jotka koskevat aluspurkamoiden toimintaa, voidaan pitää Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 10 kohdassa tarkoitettuna ympäristönsuojelua koskevinä määräyksinä. Siten sopimuksen voimaansaattamiseksi Ahvenanmaan maakunnassa on itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaan saatava Ahvenanmaan maakuntapäivien hyväksyntä.

MARPOL-yleissopimuksen muutokset

Valtaosa päätöslauselmalla MEPC.328(76) uudistetun MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräyksistä koskee kauppamerenkulkua ja kuuluu siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Liitteen 17 sääntö sisältää määräyksiä satamien vastaanottolaitteista, jotka puolestaan koskevat ympäristönsuojeluun kuuluvia asioita, minkä vuoksi ne kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ympäristönsuojelun alaan kuuluvat myös säännökset, jotka koskevat meriliikenteen energiatehokkuuden parantamista ja ilmastopäästöjen vähentämistä. Koska MARPOL-yleissopimuksen uudistettu VI liite sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat osittain maakunnan lainsäädäntövaltaan, on niiden voimaansaattamislain voimaantulemiselle

Ahvenanmaan maakunnassa saatava itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus.

Päätöslauselmilla MEPC.330(76) ja MEPC.360(79) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutokset, jotka ovat Suomen toimivallassa, koskevat kauppamerenkulkua ja kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Lontoon pöytäkirjan muutokset

Lontoon pöytäkirjan muutokset koskevat ympäristön- ja luonnonsuojelua, joten esitetyt muutokset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan nojalla maakunnan lainsäädäntötoimivaltaan. Siten muutos edellyttää maankuntapäivien suostumusta.

12 Toimeenpano ja seuranta

Esitettävistä muutoksista, erityisesti kansallisista aluspäästökielloista, on tarkoitus tiedottaa varustamoja ja muita alusten edustajia sekä satamia esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston säädösinfoissa ja laivameklareiden kautta. Säädösmuutosten toimeenpanoon tai niiden seurantaan liittyen ei ole suunniteltu muita kansallisia toimia.

IMO:n pilaantumisen ehkäisemisen ja torjunnan alakomitea (PPR) on pyytänyt jäsenvaltioita toimittamaan tietoja rikkipesureiden pesuvesiä koskevista paikallisista ja alueellisista päästörajoituksista ja muista ehdoista järjestön ylläpitämän maailmanlaajuisen yhtenäisen merenkulun tietojärjestelmän eli niin sanotun GISIS-järjestelmän kautta, jotta merenkulkijoilla olisi tarvittavat tiedot alueellisesta sääntelystä. Tiedot Suomen aluevesille esitetystä päästökiellosta on tarkoitus toimittaa GISIS-järjestelmään sen jälkeen, kun tasavallan presidentti on vahvistanut esitetyn lain merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 30 artiklassa säädetään kertomuksista ja uudelleentarkastelusta. Artiklan mukaan komissio tekee kertomukset asetuksen ja MRV-asetuksen suhteesta, asetuksen toimivuudesta ja IMO:n mahdollisesti hyväksymästä maailmanlaajuisesta kasvihuonekaasupäästöstandardista tai aluksilla käytettävän energian maailmanlaajuisista kasvihuonekaasuintensiteettirajoista. Asetuksen toimivuutta koskeva arvio tulee tehdä vuoden 2027 loppuun mennessä ja sen jälkeen vähintään viiden vuoden välein. Komissio voi tarvittaessa liittää kertomuksiin lainsäädäntöehdotuksia. Lisäksi komissio seuraa asetuksen täytäntöönpanoa.

Jakeluinfra-asetuksen 24 artiklassa säädetään raportoinnista ja uudelleentarkastelusta. Sen 2 kohdan mukaan komissio tarkastelee asetusta uudelleen vuoden 2026 loppuun mennessä ja sen jälkeen viiden vuoden välein. Osana uudelleentarkastelua komissio arvioi myös, missä määrin asetuksen täytäntöönpano on saavuttanut tavoitteensa ja vaikuttanut eri alojen kilpailukykyyn. Jakeluinfra-asetuksen 24 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaan komissio arvioi muun ohella satamien maasähkön syöttöä koskevassa 9 artiklassa säädetyn bruttovetoisuuden kynnysarvon mahdollista alentamista sekä asetuksen soveltamisalan ulottamista muihin alustyypeihin muassa asiaan liittyvissä EU:n säädöksissä tehtyjen muutosten perusteella. Jakeluinfra-asetuksen 24 artiklan 3 kohdan mukaan komissio harkitsee arviointi huomioon ottaen, liitetäänkö uudelleentarkoitukseen ehdotus jakeluinfra-asetuksen muuttamisesta.

Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanosta keskustellaan IMO:ssa etenkin sen merellisen ympäristön suojelukomitean kokouksissa. IMO:n sihteeristö seuraa sopimukseen sitoutumisia ja

sen toimeenpanoa kansainvälisesti. Euroopan komissio seuraa aluskierrätysasetuksen toimeenpanoa ja arvioi sen suhdetta Hongkongin yleissopimukseen. Jätelain 108 a §:ssä esitetään säädettävän, että Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus seuraa aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanoa Suomessa aluskierrätyslaitosten osalta.

13 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Hongkongin yleissopimuksen hyväksymistä koskevilla lakimuutoksilla on yhtymäkohta valtionhallinnon uudistamista koskevaan lainsäädäntöhankkeeseen⁵⁹. Kyseisessä hankkeessa valmistellaan lainsäädäntömuutokset Valviran, aluehallintovirastojen, ELY-keskusten ja Ahvenanmaan valtionviraston tehtävien ja hallinnon organisoinnista uuteen valtakunnalliseen virastoon, alueellisiin elinvoimakeskukseen sekä Ahvenanmaan valtionvirastoon. ELY-keskusten ja aluehallintovirastojen tehtävät on tarkoitus siirtää uudelle virastolle, joka aloittaisi toimintansa 1.1.2026.

Valtion aluehallintouudistuksen lisäksi ympäristöministeriössä on vireillä yhden luukun palvelujen hanke⁶⁰ ja useampi jätelain muuttamista koskeva säädöshanke⁶¹. Näillä hankkeilla ei ole alkuvuonna 2024 tunnistettu olevan yhtymäkohtia tähän esitykseen sisältyviin jätelain ja ympäristönsuojelulain muutoksiin.

14 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

14.1 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esitettävän lainsäädännön kannalta merkityksellisiä perusoikeuksia ovat perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuus, 8 §:n rikosoikeudellinen laillisuusperiaate, 10 §:n yksityiselämän suoja, 18.1 §:n elinkeinovapaus, 20 §:n vastuu ympäristöstä sekä 21 §:n oikeusturva. Perustuslain 80 §:ssä säädetään asetuksen antamisesta ja lainsäädäntövallan siirtämisestä, 120 §:ssä Ahvenanmaan asemasta ja 124 §:ssä julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle.

Vastuu ympäristöstä

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Julkisen vallan on 2 momentin mukaan pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöön koskevaan päätöksentekoon. Pykälässä yhtäältä säädetään yleisestä ympäristöön kohdistuvasta vastuusta sekä toisaalta asetetaan julkiselle vallalle ympäristöä koskeva toimintavelvoite.

Nyt esitettävillä laeilla, ennen kaikkea merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksilla, pyritään parantamaan ja tehostamaan ympäristönsuojelua ja lieventämään meriliikenteestä aiheutuvia

⁵⁹ Hankeikkuna, Valtion aluehallinnon uudistamisen lainsäädäntöhanke, VM VM114:00/2023 (<https://vm.fi/hanke?tunnus=VM114:00/2023>, vierailtu 27.5.2024).

⁶⁰ Hankeikkuna, Yhden luukun palvelujen hanke, YM046:00/2023 (<https://ym.fi/hankesivu?tunnus=YM046:00/2023>, vierailtu 27.5.2024).

⁶¹ Hankeikkuna, Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi jätelain muuttamisesta (I vaihe), YM048:00/2023 (<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=YM048:00/2023>, vierailtu 27.5.2024).

haitallisia ympäristövaikutuksia. Aluksia, laivayhtiöitä ja satamia koskevia velvoitteita täydentäisivät uutena esitettävät ja voimassa olevan lain soveltuvat säännökset viranomaisvalvonnasta.

Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate

Perustuslain 8 §:ssä turvatusta rikosoikeudellisesta laillisuusperiaatteesta seuraa muun muassa, että rikoksina rangaistavat teot ja rikoksesta seuraavat rangaistukset on määriteltävä laissa. Lisäksi suhteellisuusvaatimus edellyttää, että kriminalisointi välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi ja että vastaava tavoite ei ole saavutettavissa muulla, perusoikeuksiin vähemmän puuttuvalla keinolla kuin kriminalisoinnilla. Rikosoikeus on sen perusoikeuksiin puuttuvan luonteen vuoksi keino, jota tulisi käyttää vasta viimeisenä mahdollisena vaihtoehtona (ultima ratio -periaate).

Nyt esitettävien päästökieltojen tehokkaan toimeenpanon varmistamiseksi merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun rangaistussäännöksiä koskevaan 3 §:ään esitetään lisättävän säännökset, joilla kriminalisoidaan merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena toimiminen vastoin harmaan veden päästökieltoa ja pakokaasujen puhdistusjärjestelmien ja jäämien päästökieltoa. Kyse on sakkorangaistuksesta, jonka edellytyksenä on tahallisuus tai huolimattomuus. Seuraamukset olisivat vastaavat kuin voimassa olevan lain MARPOL-yleissopimuksen päästökieltojen rikkomuksista määrättävät rangaistukset, joten ne olisivat oikeasuhtaisia.

Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä edellyttää jäsenvaltioiden säätävän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista. Siksi merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b lukuun esitetään säännöksiä asetuksen 23 artiklan mukaisista seuraamuksista. Seuraamuksista esitetään säädettävän perustuslain 2 §:n 3 momentissa edellytetyllä tavalla lailla, koska niiden määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Seuraamukset ovat luonteeltaan hallinnollisia. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten sanktioiden sääntelyyn, ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa (ks. esim. PeVL 9/2012 vp, PeVL 74/2002 vp, PeVL 57/2010 vp). Tämän vuoksi esimerkiksi seuraamusten suuruudesta esitetään säädettävän lailla.

Osana hallituksen esitystä esitetään kriminalisointisäännöksiä aluskierrätykseen liittyvien velvoitteiden rikkomisesta. Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 2 momenttiin ehdotetaan muutoksia, joiden myötä merenkulun ympäristönsuojelurikkomukseen voitaisiin tuomita se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin lain 8 a luvun 3 §:n 1 momenttiin esitettäviä Suomessa purettavan aluksen omistajan velvollisuuksia. Lisäksi saman pykälän 5 momenttiin ehdotettavien muutoksien myötä merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta voitaisiin tuomita aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 8 a luvun 4 §:ssä säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen tai 8 a luvun 2 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn todistuskirjoja koskevan velvoitteen. Ehdotetut säännökset tekisivät Hongkongin yleissopimuksen aluksen omistajaa koskevien velvoitteiden ja kansalliseen harkintaan perustuvan kotimaan aluksen omistajalle osoitetun vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva velvoitteen rikkomisesta rangaistavaa.

Aluskierrätykseen liittyvistä rikkomuksista olisi mahdollista määrätä sakkorangaistus, mitä voi pitää suhteellisena huomioiden rikkomusten luonne. Esitettävien kriminalisointien voidaan

katsoa olevan perusteltuja Hongkongin yleissopimuksen Suomelle sopimuspuolena asettamien vaatimusten vuoksi. Yleissopimuksen 10 artikla edellyttää, että yleissopimuksen vaatimusten kaikki rikkomukset kielletään kansallisissa laeissa ja niistä on säädettävä tarvittavat seuraamukset. Lisäksi kriminalisoinnit vastaisivat niitä kriminalisointeja, joista laissa on säädetty aluskierrätysasetuksen velvoitteiden rikkomisesta.

Syyttömyysolettama ja muutoksenhaku (PL 21 §)

Syyttömyysolettama kuuluu perustuslain 21 §:ssä säädettyihin oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeisiin. Sen keskeisenä sisältönä on, että todistustaakka rikosasioissa kuuluu aina syyttäjälle eikä epäillyn tarvitse todistaa syyttömyyttään välttyäkseen rangaistukselta. Syyttömyysolettama tulee lähtökohtaisesti noudatettavaksi myös rikosoikeudelliseen rangaistukseen rinnastuvan hallinnollisen sanktion määräämisessä. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut pitävänsä niin sanottuun ankaraan objektiiviseen vastuuseen ja puhtaasti käännetyn todistustaakan varaan perustuvaa hallinnollisen sanktion määräämistä perustuslain 21 §:ään sisältyvän syyttömyysolettaman vastaisena (PeVL 2/2017 vp, PeVL 57/2010 vp, PeVL 4/2004 vp, ks. myös PeVL 15/2016 vp).

Toisaalta perustuslakivaliokunta on katsonut hallinnollisen seuraamusjärjestelmän toimivuuden kannalta olevan olennaista, että menettely on oikeusturvavaatimuksen asettamisissa rajoissa mahdollisimman yksinkertaista (PeVL 57/2010 vp). Valiokunta onkin tietyin reunaehdoin pitänyt mahdollisena säätää myös sellaisista hallinnollisista sanktioista, joiden määräämisessä ei nimenomaisesti edellytetä tekijän tuottamusta tai tahallisuutta (PeVL 57/2010 vp, PeVL 32/2005 vp). Valiokunta on tällöin edellyttänyt, että maksuvelvolliselle taataan säännöspäätteisesti mahdollisuus vapautua vastuusta rikkomuksesta aiheutuneen vahingon vähäisyyden perusteella tai saattaessaan todennäköiseksi, ettei seuraamuksen määräämiselle ole ollut perusteita.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun seuraamusmaksuihin esitetään sovellettavan asetuksen mukaisesti ankaraa vastuuta. 7 b luvun 1 §:n mukaisen kasvihuoneintensiivimaksun määräämisen edellytyksenä on, että aluksen kasvihuonekaasuintensiteettiä tai muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuustase on alijäämäinen. Alijäämä voi aiheutua, jos alukselle ei ole hankittu riittävästi polttoainetta tai polttoaineita, joiden hiiliintensiteetti tai muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuus ovat liian matalia. 2 §:n mukainen maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävän maksun perusteena on asetuksen vaatimusten vastainen satamakäynti eli se, ettei alus kytkeytynyt maasähkөөn satamassa ollessaan. Koska tietynlaisen polttoaineen hankinta ja maasähkön käyttö edellyttävät tietoisia aktiivisia toimia, mainittujen velvoitteiden laiminlyönti on lähtökohtaisesti tahallista. Maasähkön käyttövaatimukseen liittyy rajanvetoa siitä, milloin asetuksen sallimat poikkeustilanteet ovat olleet käsillä. Toimivaltainen viranomainen kuitenkin määrää maksun asetuksen mukaan vain tilanteessa, jossa on selvää, ettei kyseessä ollut poikkeustilanne.

Ankaran objektiivisen vastuun soveltaminen on välttämätöntä myös sen vuoksi, ettei yhtiö voi välttää seuraamusta väittämällä, ettei tahallisuutta tai tuottamusta ollut, koska viime kädessä yksittäistilanteessa päätöksen maasähkөөn liittymisestä ja tietyissä tilanteissa myös polttoaineen hankinnasta tekee aluksen päällikkö. Asetus edellyttää seuraamusten kohdistamista yhtiöille ja yleisellä tasolla yhtiö eli varustamo on se taho, joka päätökset polttoainevalinnoista ja maasähkön käytöstä jollain tietyllä aluksella tekee. Päällikön rooli

rajoittuu esimerkiksi päätökseen luopua jostain toimesta vaikkapa poikkeuksellisten sääölojen vuoksi. Tällaiset poikkeustilanteet on huomioitu asetuksessa eikä niistä määrätä seuraamusmaksuja.

Lisäksi seuraamuksiin sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksenhakusäännöksiä. Maksut osoitettaisiin aluksen laivayhtiölle, mutta laivayhtiön olisi mahdollista edellyttää asetuksen 23 artiklan 8 ja 9 kohtien mukaisesti yksityisoikeudellisiin sopimuksiin korvaus rikkomuksen aiheuttaneelta toiselta toimijalta, kuten polttoaineen toimittajalta, joka on toimittanut muuta kuin ilmoittamaansa polttoainetta. Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 8 §:n nojalla seuraamusmaksua koskevaan päätökseen olisi mahdollista hakea muutosta, mikä toteuttaisi perustuslain 21 §:n oikeusturvavaatimusta.

Elinkeinovapaus ja oikeusturva

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten pitää ilmetä laista. (PeVL 16/2003 vp).

Elinkeinovapauden näkökulmasta perusoikeuksien välisessä punninnassa on kyse ensinnäkin siitä, täyttävätkö ympäristönsuojelulliset rajoitukset perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten vaatimukset. Toisaalta perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkinnan mukaan yritykset ja muut elinkeinonharjoittajat eivät voi perustellusti odottaa elinkeinotoimintaansa sääntelevän lainsäädännön pysyvän muuttumattomana (esim. PeVL 55/2018 vp).

Perustuslakivaliokunta on johtanut perusoikeusjärjestelmän kokonaisuudesta perustuslaissa turvattuina oikeuksina joitakin yleisiä perusoikeuksien rajoittamista koskevia vaatimuksia (PeVM 25/1994 vp). Ensinäkin perusoikeusrajoitusten tulee perustua eduskunnan säätämään lakiin. Lailla on säädettävä muun ohella yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista (PeVL 26/2013 vp). Lisäksi perusoikeusrajoituksen tulee olla laissa tarkkarajainen ja riittävän täsmällinen. Ehdotetussa merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 10 §:ssä rajoitettaisiin jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklan mukaisten vaatimusten soveltamisalaan kuuluvien sataman pitäjien elinkeinonvapautta jakeluinfra-asetuksen mukaisen maasähkön syöttöä koskevien vaatimusten myötä. Velvoitetusta tahosta sekä vaatimuksen perusteista säädettäisiin eduskunnan säätämällä lailla ja suoraan sovellettavalla EU:n jakeluinfra-asetuksella, ja viittaukset EU:n asetukseen olisivat täsmällisiä ja tarkkarajaisia perusoikeuksien yleisiin rajoitusperiaatteisiin peilaten. Perustuslakivaliokunta on lisäksi vakiintuneesti katsonut, että perusteen, jolla perusoikeutta rajoitetaan, tulee olla perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta hyväksyttävä. Rajoitusperusteena voi siten olla esimerkiksi pyrkimys suojata jonkun muun kuin rajoituksen kohteena olevan perusoikeuden toteutumista (ks. esim. PeVL 38/2012 vp). Perusoikeusrajoitusten tulee olla myös oikeasuhtaisia eli perustuslakivaliokunnan vakiintuneen ratkaisukäytännön mukaan välttämättömiä hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi ja muutenkin suhteellisuusvaatimuksen mukaisia. Perusoikeuden rajoitus on sallittu vain, jos tavoite ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvien keinoin. Rajoitus ei saa mennä pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään. (ks. esim. PeVL 5/2009 vp, PeVL 8/2013 vp). Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen

ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Ehdotetun kansallisesti täydennettävän EU:n jakeluinfra-asetuksen tavoitteena on saada aikaan kattava ja yhteensopiva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri unionissa ja siten edistää siirtymää päästöttömään liikenteeseen. Näin ollen ehdotetulla säännöksellä tehostettaisiin jakeluinfra-asetuksen tavoitteiden toteutumista eli siirtymää päästöttömään liikenteeseen. Vaatimukset kohdistuisivat EU:n jakeluinfra-asetuksen mukaisesti vain TEN-T sisävesisatamiin sekä tiettyihin, keskimääräiset aluskäyntimäärät ylittäviin TEN-T merisatamiin eikä valmistelun aikana ole ollut perusteltua olettaa, että kaikki vaatimuksen kohteena olevat TEN-T-satamat tarjoaisivat maasähköä EU-asetuksessa säädetyllä tavalla ilman kansallista täydentävää sääntelyä. Siten esitetyllä vaatimuksella sataman pitäjiä ei velvoitettaisi enempää kuin mitä kansallisesti EU-lainsäädännön toteutumisen näkökulmasta olisi välttämätöntä Ehdotetulla vaatimuksella on katsottu olevan hyväksyttävä pyrkimys edistää EU-lainsäädännön noudattamista ja välillisesti perustuslain 20 §:n mukaisen ympäristöperusoikeuden toteutumista. Ehdotetulla vaatimuksella tarjota maasähköä ei myöskään kiellettäisi satamanpitäjiä harjoittamasta elinkeinotoimintaansa eikä se olisi ristiriidassa Suomea sitovien kansainvälisten ihmisoikeusvelvoitteiden kanssa. Siten ehdotetun sääntelyn katsotaan täyttävän perusoikeuden ydinalueen koskemattomuuden ja ihmisoikeusvelvoitteiden noudattamisen vaatimuksen perusoikeusjärjestelmän edellyttämällä tavalla.

Perustuslain 21 §:ssä säädetään oikeusturvasta. Sen 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi.

Jakeluinfra-asetus ei edellytä satamien maasähkön syötön vaatimusten valvovan viranomaisen nimeämistä tai asetuksen noudattamista jättämisestä koituvien seuraamusten säätämistä. Tältä osin kansallinen liikkumavara on laaja.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 2 §:stä seuraa, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi satamien pitäjille osoitetun maasähkön syöttöä koskevien vaatimusten valvontatehtävistä. Lain 12 luvun 16 §:stä seuraa, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa satamien pitäjiä korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi ja lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseksi tai palauttamiseksi voitaisiin asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella. Rangaistuksenluonteisina hallinnollisena seuraamuksena ei ole pidettävä hallintopakon keinoja, kuten turvaamistoimia ja uhkasakkoa (ks. KHO 2016:96). Vaihtoehtona esitetylle voitaisiin esittää jakeluinfra-asetuksen tai tämän lain noudattamatta jättämisestä määrättäväksi myös hallinnollinen seuraamusmaksu, mutta esityksessä on katsottu välillisen hallintopakon keinojen olevan oikeasuhtaisia halutun tavoitteen aikaansaamiseksi. Esitetyt rajoituskeinot ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia eivätkä ne rajoita elinkeinonvapauden ydinsisältöä. Esitettyjen tehostuskeinojen perusteena on katsottu olevan hyväksyttävä pyrkimys edistää EU-lainsäädännön noudattamista ja välillisesti perustuslain 20 §:n mukaisen ympäristöperusoikeuden toteutumista. Ehdotukset on laadittu ottaen huomioon perustuslain 21 §:ssä turvattu oikeus oikeusturvaan, ja ehdotetuilla säännöksillä yhdessä uhkasakkolain sisältämien oikeusturvatakeiden kanssa varmistuttaisiin oikeusturvan toteutumisesta perustuslain edellyttämällä tavalla.

Omaisuuksensuojan kannalta merkityksellinen on myös merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetty 12 luvun 12 a §, joka koskisi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen toimeenpanoon liittyviä aluksen satamaan pääsyn epäämistä ja pysäyttämistä. Liikenne- ja viestintävirastolle esitetty toimivalta evätä aluksen pääsy satamaan ja pysäyttää alus vastaisi voimassa olevan lain mukaisia MARPOL-yleissopimuksen mukaisten päästökieltojen ja -rajoitusten valvontaan liittyviä toimivaltuuksia, joiden on merenkulun ympäristönsuojelulain säätämisen yhteydessä katsottu olevan omaisuuksensuojan kannalta oikeasuhtaisia, kun niitä punnitaan perustuslain 20 §:n eli ympäristönsuojeluintressien kanssa. Lisäksi on syytä huomata, että pysäyttämisen- ja karkotusmääräys voidaan antaa vain, jos alus on toiminut asetuksen vaatimusten vastaisesti kahtena tai useampana vuonna eikä yhtiö ole maksanut seuraamusmaksuja näiden vuosien vaatimustenvastaisuuksien korvaamiseksi ja että alukselle on annettava mahdollisuus esittää huomautuksensa asiaan. Lisäksi 12 luvun 12 a §:n nojalla annettuun päätökseen on mahdollista hakea muutosta.

Yksityiselämän suoja

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Perustuslaissa turvattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti kaikki pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat (PeVL 16/2004 vp).

Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 12 lukuun lisättävän uuden 12 b §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä. Jakeluinfra-asetus ei edellytä tarkastus- tai tiedonsaantioikeudesta säätämistä kansallisesti. EU:n tuomioistuin on kuitenkin vahvistanut oikeuskäytännössään, että jäsenvaltioilla on SEU 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun vilpittömän yhteistyön periaatteen nojalla velvollisuus toteuttaa kaikki toimenpiteet, joilla varmistetaan EU:n perussopimuksista ja säädöksistä johtuvien velvoitteiden toteutuminen. Esitetyn tarkastus- ja tiedonsaantioikeuden on katsottu olevan tarpeen viranomaisen valvontatehtävän tehostamiseksi ja jakeluinfra-asetuksen velvoitteiden täysimääräiseksi toteuttamiseksi kansallisesti.

Kotirauhan suojan varsinaisen ytimen ei ole katsottu vaarantuvan säädettäessä tarkastustoimivallan ulottumisesta sellaisiin myös asumiseen käytettäviin tiloihin, joissa harjoitetaan ammattitoimintaa (PeVL 21/2010 vp). Kotirauhan piiriin kuuluvat tilat on kuitenkin ehdotettu rajattavaksi tarkastusvaltuuksien ulkopuolelle nimenomaisella lakiin otettavalla maininnalla. Ehdotettu sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan vakiintunutta kantaa siitä, että näin tulisi menetellä erityisesti tilanteissa, joissa kohteena olevissa tiloissa on myös asumiseen käytettyjä tiloja.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut viranomaisten tietojen saamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän suojan kannalta. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut, että jos tietosisältöjä ei ole tyhjentävästi luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus tietojen välttämättömyydestä jonkin tarkoituksen kannalta (PeVL 46/2016 vp). Ehdotetun lain mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus olisi sidottu maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvontatehtävien suorittamiseksi välttämättömiin tietoihin tiedot niiltä satamien pitäjiltä, joiden velvollisuuksista säädetään. Siten ehdotettu sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa eikä ehdotettu säännös olisi ristiriidassa perustuslaissa säädetyn yksityiselämän suojan kanssa.

Yhdenvertaisuus

Perustuslain 6 §:n 1 momentin yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate. Siihen sisältyy mielivallan kieltö ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa. Perustuslain yhdenvertaisuussäännös koskee lähtökohtaisesti vain luonnollisia henkilöitä. Yhdenvertaisuusperiaatteella voi kuitenkin olla merkitystä myös oikeushenkilöitä koskevan sääntelyn arvioinnissa etenkin silloin, kun sääntely voi vaikuttaa välillisesti luonnollisten henkilöiden oikeusasemaan.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a lukuun esitetyllä 7 §:llä ehdotetaan otettavaksi käyttöön määräaikainen niin kutsuttu saaripoikkeus, jonka myötä asetuksen velvoitteita ei sovellettaisi tiettyjen matkustaja-alusten Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisillä reiteillä ja Ahvenanmaan satamissa käyttämään energiaan. Saaripoikkeuksen hyödyntäminen asettaisi vapautuksen piiriin pääsevät alukset parempaan asemaan kuin vastaavan kaltaisilla Manner-Suomen ja Manner-Ruotsin välisillä reiteillä liikennöivät alukset ja Ahvenanmaalle liikennöivät muut kuin matkustaja-alukset. Saaripoikkeus kohdistuisi käytännössä laivayhtiöihin eikä sen soveltamisen arvioida asettavan esimerkiksi varustamojen taustalla toimivia tai meriliikennepalveluita käyttäviä luonnollisia henkilöitä perustuslain 6 §:n vastaisella tavalla eriarvoiseen asemaan.

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Sen sijaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa ainoastaan viranomaiselle. Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa tarkoitetut maasähkön käyttövelvoitteen vahvistamiseen ja siihen liittyvään tiedonvaihtoon liittyvää uutta 7 a luvun 11 §:ää, jonka mukaan sataman pitäjä vastaisi tästä tehtävästä. Koska tehtävään sisältyy arviointia, joka voi vaikuttaa siihen, katsotaanko aluksen täyttäneen asetuksen mukaiset vaatimukset, joiden rikkomiseen sovelletaan asetuksen mukaisia seuraamuksia, tehtävä sisältää julkisen vallan käyttöä. Asetus lähtee siitä, että tehtävästä vastaisi käyntisataman jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, mutta sallii muu tahon valtuuttamisen sen hoitamiseen. Koska kyse on hyvin teknisestä arvioinnista, sen ei katsota sisältävän merkittävää julkisen vallan käyttöä, joten hallintotehtävä on mahdollista antaa sataman pitäjälle. Tehtävästä esitetään säädettävän viittauksin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen säännöksiin, joten se olisi täsmällinen ja tarkkarajainen. Lisäksi vain satamalla on arviota maasähkөөn kytkeytymisen mahdollisuudesta varten tarvittavat tiedot ja satamalla on maasähkөөn kytkeytymiseen liittyvää teknistä asiantuntemusta, minkä vuoksi hallintotehtävän antaminen sataman pitäjälle olisi tarkoituksenmukaista. Jotta jokin viranomainen voisi vahvistaa kytkeytymisen mahdollisuuden, sen pitäisi pyytää tekniset tiedot satamalta.

Julkisen vallan käytöstä seuraa, että sataman pitäjään tulisi soveltaa rikosoikeudellista ja vahingonkorvausvastuuta. Tästä esitetään säädettävän nimenomaisesti.

Perustuslain 80 §:stä johtuvat vaatimukset

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan muun muassa valtioneuvosto voi antaa asetuksia laissa säädetyin valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja

velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan myös muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuuksia, jotka koskisivat operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamista, polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevaa vaatimustenmukaisuusvakuutusta. Lisäksi alusturvallisuuslakiin esitetään virastolle määräyksenantovaltuuksia, jotka koskisivat Hongkongin yleissopimuksen mukaisten katsastusten suorittamista sekä näihin katsastuksiin liittyvistä todistuskirjoista ja niiden voimassaolosta. Määräyksillä olisi toisin sanoen tarkoitus tarkentaa kansallista sääntelyä IMO-yleissopimusten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten mukaisesti. Valtuudet vastaisivat olemassa olevia määräyksenantovaltuuksia. Määräyksenantovaltuudet olisivat perusteltuja, koska ne koskevat verrattain teknisiä ilmoituksia, asiakirjoja ja toimenpiteitä, joiden pohjia muutetaan toistuvasti. Siten Liikenne- ja viestintäviraston olisi mahdollista kevyellä prosessilla päivittää ne kansainvälisiä malleja vastaaviksi. Mallit ja toimenpiteet on määritelty tarkkarajaisesti laissa ja osin laissa viitatuissa kansainvälisissä velvoitteissa, joten esitetyt valtuudet ovat soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattuja.

Jätelakiin esitetään valtioneuvostolle valtuudet säätää asetuksella Hongkongin yleissopimuksen mukaisten ilmoitusten sisällöstä sekä aluskierrätysuunnitelmien sisällöstä. Kyse olisi lainsäädäntöä täydentävästä teknisestä sääntelystä, joka ei kuulu lainsäädännön alaan.

Lisäksi esitetään, että valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin esitykseen sisältyvien kansainvälisten velvoitteiden voimaansaattamislakien sekä näihin velvoitteisiin liittyvien aineellisten lakien muutosten voimaantulosta. Säättäminen valtioneuvoston asetuksella olisi perusteltua, jotta varmistetaan esimerkiksi IMO:n pääsihteerille tehtävien ilmoitusten edellyttämä aika.

Ahvenanmaan erityisasema

Ahvenanmaan erityisasema perustuu kansainväliseen tapa-oikeuteen ja Suomen valtiojärjestykseen. Maakunnan erityisasema ilmenee varsinkin maakunnalle kuuluvana laajana itsehallintona, jolla on kansainväliset takeet ennen muuta vuoden 1921 ns. Ahvenanmaan sopimuksen johdosta.⁶² Perustuslain 120 §:n mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on itsehallinto sen mukaan kuin Ahvenanmaan itsehallintolaissa erikseen säädetään. Ahvenanmaan itsehallintolain säättämisjärjestyksestä on perustuslain 75 §:n mukaan voimassa, mitä siitä itsehallintolaissa erikseen säädetään. Ahvenanmaan maakunnalla on perustuslain 75 §:n 2 momentin ja Ahvenanmaan itsehallintolain mukaan itsenäistä, eduskunnan lainsäädäntövallasta riippumatonta maakunnallista lainsäädäntövaltaa.⁶³ Itsehallintolain 69 §:n mukaan itsehallintolaista voidaan tehdä poikkeuksia vain eduskunnan ja maakuntapäivien yhtäpitävin päätöksin. Eduskunnassa päätös on tehtävä siinä järjestyksessä kuin perustuslain muuttamisesta

⁶² Hallituksen esitys Eduskunnalle uudeksi Suomen Hallitusmuodoksi HE 1/1998 vp, 177 ja perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 10/1998 vp, 34–35.

⁶³ HE 1/1998 vp, 75.

ja kumoamisesta on säädetty ja maakuntapäivillä siten, että sitä on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä.

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat mm. ympäristönsuojelua (mainitun pykälän 10 kohta), veneliikennettä (21 kohta) ja elinkeinotoimintaa (22 kohta) sekä teon rangaistavaksi säätämistä ja rangaistuksen määrää, kun on kysymys maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvasta oikeudenalasta (25 kohta). Lain 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä. Itsehallintolain 59 b §:n mukaan maakunnan ja valtakunnan välinen toimivallan jako säilyy myös yhteisön oikeuden täytäntöönpanossa. Ahvenanmaa on toimeenpannut päästökaupan laitosten ja lentoliikenteen osalta.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta ja jakeluinfra-asetusta täydentävät nyt esitettävät säännökset koskevat ympäristönsuojelua, joten ne kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Myös nyt esitettävien aluspäästökieltojen tarkoitus on ympäristönsuojellinen.

Hyväksyttäväksi ja voimaansaatettavaksi esitettävien kansainvälisten velvoitteiden osalta tarvetta Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumukselle on kuvattu edellä jaksossa 11.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

14.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Suomen ja Euroopan unionin jaettuun toimivaltaan kuuluvan kansainvälisen velvoitteen eli niin sanotun sekasopimuksen kohdalla eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin vain siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan, sillä unionin toimivaltaan kuuluvat sopimusmääräykset eivät kuulu eduskunnan toimivaltaan, eikä eduskunnan hyväksyminen siten koske sopimuksen näitä osia (PeVL 6/2001 vp).

Hongkongin yleissopimus

Hongkongin yleissopimus kuuluu pääosin Euroopan unionin toimivaltaan, koska EU:n aluskierrätysasetus on annettu Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanemiseksi EU:n jäsenvaltioissa ja se kattaa pääosan yleissopimuksen määräyksistä. Siltä osin kuin EU:n aluskierrätysasetus kattaa sopimuksen määräykset, se kuuluu EU:n yksinomaiseen toimivaltaan.

Alla on ensin selvitetty, mitkä yleissopimuksen määräyksistä eivät kuulu Euroopan unionin toimivaltaan. Tämän jälkeen on kuvattu ne kansalliseen toimivaltaan kuuluvat määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan ja joiden osalta eduskunnan hyväksyntä on siten tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Yleissopimuksen 2 artikla ja liitteen 1 sääntö sisältävät sopimuksessa käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Yleissopimuksen määritelmät, joita EU:n aluskierrätysasetus ei kata, kuuluvat lainsäädännön alaan. Näitä ovat yleissopimuksen, järjestön, pääsihteerin, komitean määritelmät, sekä sen määrittäminen, jotka Suomessa vastaavat yleissopimuksen mukaisista hallinnon ja toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä.

Yleissopimuksen 3 artiklassa määritellään yleissopimuksen soveltamisala. Sopimuksen soveltamisala eroaa EU:n aluskierrätysasetuksen soveltamisalasta. Keskeinen ero Hongkongin yleissopimuksen ja aluskierrätysasetuksen välillä on se, että aluskierrätysasetus koskee vain EU:n jäsenvaltion lipun alla kulkevia aluksia (2.1 artikla), kun Hongkongin yleissopimus koskee kaikkia sopimukseen liittyneiden valtioiden lipun alla kulkevia aluksia (3.1 artikla). Asetus kattaa EU:n ulkopuolisen valtion lipun alla purjehtivat alukset vain silloin, kun ne tulevat EU:n jäsenvaltion satamaan. Toinen ero on, että Hongkongin yleissopimus velvoittaa varmistamaan, että myös kotimaan liikenteen alukset toimivat yleissopimuksen edellyttämällä tavalla. Siltä osin kuin sopimuksen soveltamisala on laajempi kuin aluskierrätysasetuksen soveltamisala, määräykset kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan.

Yleissopimuksen 5 artiklassa ja liitteen 5, 10–12 ja 14 säännöissä määrätään katsastuksista, vaarallisten materiaalien luettelosta, ja katsastuksen perusteella myönnettävistä todistuskirjoista sekä niiden voimassaolosta. Aluskierrätysasetuksen ja yleissopimuksen katsastukset eroavat hieman toisistaan, koska niiden vaatimukset eivät ole täysin vastaavat. Myös säädösten nojalla myönnettävät todistuskirjat eroavat hieman toisistaan. Aluskierrätysasetuksen mukaan ei ole mahdollista pyytää toista osapuolta katsastamaan alusta tai myöntämään sille todistuskirjoja. Näiden määräysten hyväksymiselle tarvitaan tästä syystä eduskunnan suostumus.

Yleissopimuksen 6 ja 7 artikloissa määrätään luvan myöntämisestä aluskierrätyslaitokselle ja lupaa koskevien tietojen vaihdosta. Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa aluskierrätyslaitokselle ja luvan myöntämisen edellytykset poikkeavat joltain osin aluskierrätysasetuksen vastaavista säännöksistä ja niistä on siksi säädettävä kansallisessa lainsäädännössä. Myös lupaa koskevaa tiedonantoa koskevat vaatimukset ovat erilaiset ja edellyttävät tietojen toimittamista IMO:lle ja pyydettyä toisille sopimuspuolille. Luvan myöntämisestä aluskierrätyslaitokselle ja tietojen ilmoittamisesta eri tahoille tarvitaan eduskunnan suostumus.

Yleissopimuksen 9–11 artikloissa määrätään rikkomusten havaitsemisesta, sopimuksen vaatimusten rikkomisesta johtuvista seuraamuksista sekä aiheettoman viivytyksen välttämisestä. Nämä määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Myös 12 artiklan velvoite toimittaa tietoja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan. Yleissopimuksen 13–21 artikloissa määrätään yleissopimuksen hallinnointiin liittyvistä asioista, kuten sopimuspuolten välisestä yhteistyöstä ja riidanratkaisusta sekä yleissopimuksen voimaantulosta ja muutoksista. Nämä määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Edellä

kuvatut Suomen toimivaltaan kuuluvat määritelmät eivät vaikuta aineellisten sopimusmääräysten sisältöön, joten siltä osin ei haeta eduskunnan suostumusta. Sen sijaan yleissopimuksen soveltamisala kuuluu lainsäädännön alaan ja edellyttää eduskunnan suostumusta.

Alusten katsastamisesta säädetään alusturvallisuuslain 6 luvussa. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulaki sisältää säännökset todistuskirjoista, joita aluksilta edellytetään meren pilaantumisen ehkäisemiseksi. Edellä jaksossa 7.2 kuvatulla tavalla yleissopimuksen 5 artikla ja sen liitteen 5 sääntö, 10 säännön 1–4 kohdat, 11 säännön 1, 2, 11 ja 12 kohdat, 12 sääntö ja 14 sääntö kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Luvan myöntämistä aluskierrätyslaitokselle ja tiedonvaihtoa koskevat Hongkongin yleissopimuksen 6 ja 7 artiklat koskevat asioita, joista on tapana säätää lailla, ja osana esitystä esitetään näistä velvoitteista säätämistä kansallisesti. Siten 6 ja 7 artiklat edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Rikkomusten havaitsemista koskeva yleissopimuksen 9 artikla ei kuulu lainsäädännön alaan eikä siten edellytä eduskunnan suostumusta. Sen sijaan seuraamuksista ja aiheettoman viivytyksen välttämisestä säädetään muun muassa merenkulun ympäristönsuojelulaissa, joten yleissopimuksen 10 ja 11 artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan ja edellyttävät siten eduskunnan suostumusta. Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvussa säädetään 12 artiklassa tarkoitettuja tietoja vastaanlaisten tietojen toimittamisesta komissiolle, joten artikla 12 kuuluu lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen hallinnointiin liittyvät 13–21 artiklat eivät kuulu lainsäädännön alaan eivätkä edellytä eduskunnan suostumusta.

Päätöslauselmalla MEPC.328(76) uudistettu MARPOL-yleissopimuksen VI liite

Alla on ensin selvitetty, mitkä MARPOL-yleissopimuksen uudistetun VI liitteen määräyksistä kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan. Tämän jälkeen on kuvattu ne kansalliseen toimivaltaan kuuluvat määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan ja joiden osalta eduskunnan hyväksyntä on siten tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Kuten edellä jaksossa 7.2.1 on kuvattu, MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vastaavuuksia koskeva 4 sääntö, satamavaltion suorittamaa toiminnallisten vaatimusten valvontaa koskeva 10 sääntö, otsonikerrosta heikentäviä aineita koskeva 12 sääntö, rikin oksideja ja hiukkasia koskeva 14 sääntö, vastaanottolaitteistoja koskeva 17 sääntö, aluksen polttoöljyn kulutustietojen keruuta ja ilmoittamista koskeva 27 sääntö ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskeva 28 sääntö eivät kuulu Suomen toimivaltaan. Siksi niitä ei esitetä eduskunnan hyväksyttäväksi.

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 1 säännössä määrätään liitteen soveltamisalasta, 2 säännössä määritelmistä ja 3 säännössä poikkeuksista ja vapautuksista. Vastaavasti 19 säännössä määrätään VI liitteen 4 luvun soveltamisalasta, 20 säännössä luvun tavoitteesta ja 21 säännössä luvun mukaisista toiminnallisista vaatimuksista. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Liitteen 1, 2, 3, 19, 20 ja 21 säännöt kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Kuten edellä jaksossa 7.2.1 on kuvattu, VI liitteen katsastuksia koskeva 5 sääntö, polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten antamista tai hyväksymistä koskeva 6 sääntö, toisen sopimuspuolen antamaa todistuskirjaa koskeva 7 sääntö, polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten voimassaoloaika ja pätevyyttä koskeva 9 sääntö, rikkomusten havaitsemista ja täytäntöönpanon valvontaa koskeva 11 sääntö, typen oksideja koskeva 13 sääntö, orgaanisia haihtuvia yhdisteitä koskeva 15 sääntö, jätteenpolttua aluksella koskeva 16 sääntö, polttoöljyn saatavuutta ja laatua koskeva 18 sääntö, alusten energiatehokkuusindeksejä koskevat 22, 23, 24 ja 25 sääntö, aluksen energiatehokkuuden hallintaindeksiä (SEEMP) koskeva 26 sääntö ja alusten energiatehokkuuden parantamiseen liittyvän teknisen yhteistyön ja teknologian siirron edistämistä koskeva 29 sääntö kuuluvat lainsäädännön alaan, joten eduskunnan suostumus on tarpeen niiden hyväksymiseksi.

Sen sijaan polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten mallia koskeva 8 sääntö, soveltamista koskeva 30 sääntö ja noudattamisen tarkastamista koskeva 31 sääntö sekä liitteen lisäykset eivät kuulu lainsäädännön alaan. Siten niiden hyväksyminen ei edellytä eduskunnan suostumusta.

Päätöslauselmalla MEPC.330(76) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteen muutokset

Edellä jaksossa 7.2.3 kuvatulla tavalla päätöslauselmalla MEPC.330(76) MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 3 ja 8 sääntöihin sekä MARPOL-yleissopimuksen 3 ja 6 sääntöihin tehdyt muutokset kuuluvat Suomen toimivaltaan ja lainsäädännön alaan. Liitteiden määritelmäsääntöihin (1 sääntö) tehdyt muutokset kuuluvat siten myös lainsäädännön alaan. Sen sijaan I liitteen 9 sääntö ja IV lisäys ja IV liitteen 7 sääntö ja II lisäys eivät kuulu lainsäädännön alaan. Siten näille muutoksille tarvitaan eduskunnan suostumus.

Päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen V liitteen muutokset

Päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 8 säännön muutokset kuuluvat edellä jaksossa 7.2.4 kuvatulla tavalla unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Säännön 10 muutokset ovat sen sijaan Suomen toimivallassa ja kuuluvat lainsäädännön alaan, joten niille tarvitaan eduskunnan suostumus.

Lontoon pöytäkirjan muutokset

Lontoon pöytäkirjan muutokset kuuluvat lainsäädännön alaan, koska niillä puututaan yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin ja määräysten tarkoittamista asioista on voimassa lain säännöksiä. Muutokset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Toimivallan jakautumista on käsitelty tarkemmin luvussa 7.3. Näin ollen, ja perustuslakivaliokunnan lausuntoon (PeVL 45/2000 vp) viitaten, muutoksille tarvitaan eduskunnan suostumus.

Koska Hongkongin yleissopimus tai MARPOL-yleissopimuksen tai Lontoon pöytäkirjan muutokset eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, ne voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotukset niiden voimaansaattamiseksi tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

1. ponsi

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I ja IV liitteeseen Lontoossa 17.6.2021 päätöslauselmalla MEPC.330(76) tehdyt muutokset ja jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteeseen 1 ja 2 Lontoossa 7.10.2022 päätöslauselmalla LP.6(17) tehdyt muutokset sekä turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa 15.5.2009 tehdyn Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen ja alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan Lontoossa 17 päivänä kesäkuuta 2021 päätöslauselmalla MEPC.328(76) uudistetun VI liitteen ja mainitun yleissopimuksen V liitteeseen Lontoossa 16 päivänä joulukuuta 2022 päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

2. ponsi

Edellä esitetyn perusteella ja koska uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa ja jakeluinfra-asetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, ja koska edellä kuvatut kansainväliset velvoitteet sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki

turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdystä Hongkongin kansainvälisestä yleissopimuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa 15 päivänä toukokuuta 2009 tehdyn Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Yleissopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

2.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I ja IV liitteeseen tehdyistä muutoksista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) I ja IV liitteeseen Lontoossa 17 päivänä kesäkuuta 2021 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.330(76) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan V liitteeseen tehdyistä muutoksista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) V liitteeseen Lontoossa 16 päivänä joulukuuta 2022 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.360(79) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

4.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetusta VI liitteestä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) Lontoossa 17 päivänä kesäkuuta 2021 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.328(76) hyväksytyyn uudistetun VI liitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Uudistetun liitteen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

5.

Laki

jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyin vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteeseen 1 ja 2 tehdyistä muutoksista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyin vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan (SopS 88/2017) liitteeseen 1 ja 2 Lontoossa 7 päivänä lokakuuta 2022 päätöslauselmalla LP6.(17) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

6.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 15 § ja 7 luvun 14 a ja 14 b §,

sellaisina kuin niistä ovat 7 luvun 14 a § laissa 990/2018 ja 14 b § laissa 275/2017,
muutetaan 1 luvun 1 ja 4 §, 2 luvun 7 §, 3 luvun 2 §, 5 luvun otsikko, 1 §:n 1 momentti sekä 2 ja 5 §, 6 luvun 2 §:n 3 momentti, 5 §:n 1–3 momentti ja 6 §:n 2 momentti, 7 luvun 6 §, 7 a luku, 8 a luvun 1–3 §, 9 luvun 6 §:n 5 momentti ja 8 §:n 2 momentti, 12 luvun 6 §:n 1 ja 2 momentti sekä 8 §:n 1 ja 2 momentti, 13 luvun 3 §:n 2 momentin 8 a ja 10 c kohta sekä 5 momentti, 7 §, 8 §:n 1 momentti ja 9 § sekä lain liite,

sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 1 § osaksi laissa 628/2017, 2 luvun 7 §, 5 luvun 1 §:n 1 momentti ja 5 §, 6 luvun 6 §:n 2 momentti, 7 luvun 6 §, 9 luvun 6 §:n 5 momentti ja 8 §:n 2 momentti sekä 13 luvun 3 §:n 5 momentti laissa 669/2021, 6 luvun 2 §:n 3 momentti ja 5 §:n 1–3 momentti, 8 a luvun 1–3 § ja 13 luvun 7 § laissa 990/2018, 7 a luku laeissa 998/2014 ja 669/2021, 12 luvun 6 §:n 1 momentti laissa 1357/2018, 12 luvun 6 §:n 2 momentti ja 8 §:n 2 momentti laissa 473/2016, 13 luvun 3 §:n 2 momentin 8 a kohta laissa 275/2017 ja 10 c kohta laissa 628/2017 sekä 13 luvun 8 § laissa 1537/2019, ja

lisätään 1 luvun 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 669/2021, uusi 11 a, 14 a, 37 a ja 41 a kohta, 5 lukuun uusi 1 a §, 7 lukuun uusi 9 b §, lakiin uusi 7 b luku, 8 a lukuun uusi 4–6 §, 12 luvun 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 990/2018 ja 669/2021, uusi 4 momentti, 12 lukuun uusi 8 a, 12 a ja 12 b §, 13 luvun 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 990/2018, uusi 4 momentti, 3 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 473/2016, 275/2017, 628/2017 ja 669/2021, uusi 6 a ja 9 a kohta sekä lakiin uusi liite 2, seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista kieltämällä haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan tai rajoittamalla tällaisten aineiden päästöjä. Lain tarkoituksena on myös järjestää alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanotto satamissa.

Tällä lailla annetaan alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset ja muut alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännökset.

Tällä lailla annetaan alusten osalta aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 täsmentämistä ja täydentämistä koskevat kansalliset säännökset sekä turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa 15

päivänä toukokuuta 2009 tehdyn Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä *Hongkongin yleissopimus*, kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Lisäksi tällä lailla annetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 vesiliikennettä koskevien säännösten täsmentämistä ja täydentämistä koskevat kansalliset säännökset.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

11 a) *asetuksella uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä* uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1805;

14 a) *harmaalla vedellä* aluksen käsiteltyjä ja käsittelemättömiä jätevesiä, jotka syntyvät peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa, lukuun ottamatta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 1.3 säännössä määriteltyä käymälöistä, sairaaloista, eläintiloista ja lastitiloista peräisin olevaa jätevettä;

37 a) *MRV-asetuksella* meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2015/757;

41 a) *pakokaasujen puhdistusjärjestelmällä* laitteistoa, joka poistaa aluksen pakokaasuista rikkidioksidipäästöjä siten, että pakokaasun rikkidioksidipäästöt saadaan kokonaisuudessaan ja jatkuvasti laskemaan vähintään vastaavalle tasolle, kuin millä ne olisivat, jos aluksella käytettäisiin 7 luvun 7 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävää polttoainetta;

4 §

Lain soveltaminen poliisiin, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin

Tätä lakia sovelletaan poliisiin, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu.

Tätä lakia sovelletaan kuitenkin poikkeuksetta sellaisiin poliisiin, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin, joita käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia.

2 luku

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

7 §

IOPP-todistuskirja

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, rakenteiden ja laitteiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen niitä koskevat määräykset. Tästä osoituksena aluksella on oltava kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (*IOPP-todistuskirja*).

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan antaa IOPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautuskirja.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavojen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

3 luku

Öljypäästömaksu

2 §

Öljypäästömaksun määrä

Öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella lain liitteenä 1 olevan maksutaulukon mukaan.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ja harmaan veden päästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus

Käsittämättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen sisävesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään. Suomen aluevesillä on kielletty käsittämättömän ja käsitellyn jäteveden päästäminen veteen aluksesta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmästä aluksesta, joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä.

1 a §

Harmaan veden päästökielto

Harmaan veden päästäminen veteen on kielletty Suomen aluevesillä aluksesta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmstä aluksesta, joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä ja jonka rungon pituus on yli 24 metriä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua päästökieltoa ei sovelleta ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimus- tai valtiosopimus pohjaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitetulla aluksella on ennen toisen valtion alueelta Suomen aluevesille saapumista pystyttävä osoittamaan aluksen konepäiväkirjaan tai muuhun aluksen päiväkirjaan tehdyin merkinnöin, että aluksen laitaventiili on suljettu Suomen aluevesille saavuttaessa viimeistään aluevesirajalla, jollei harmaan veden päästäminen ole ollut 2 §:n mukaan sallittua. Kotimaan liikenteen aluksissa laitaventiili tulee olla suljettuna koko merimatkan ajan, kun alus liikennöi Suomen vesialueella. Lisäksi tilanteessa, jossa alus on jättänyt harmaata vettä satamaan, aluksen konepäiväkirjaan tai muuhun aluksen päiväkirjaan on merkittävä tiedot siitä, milloin ja missä suomalaisessa satamassa harmaata vettä on jätetty sekä satamaan jätetyn harmaan veden määrä.

2 §

Käymäläjäteveden ja harmaan veden päästäminen poikkeustilanteissa

Mitä 1 ja 1 a §:ssä säädetään, ei koske käymäläjäteveden tai harmaan veden päästämistä veteen, jos:

1) päästäminen on tarpeen aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi; tai

2) päästäminen aiheutuu alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneesta vahingosta, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon syntymistä ja sen jälkeen päästön estämiseksi tai minimoimiseksi.

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (*ISPP-todistuskirja*).

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää ISPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautustodistus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

2 §

Kiinteän jätteen päästäminen poikkeustilanteessa

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen on merkittävä jätepäiväkirjaan tai kotimaanliikenteen jätepäiväkirjaan.

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Suomalaisessa aluksessa ja Suomen satamaan saapuvassa kansainvälisessä liikenteessä olevassa ulkomaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 tai joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan pidettävä kiinteistä jätteistä jätepäiväkirjaa. Kotimaanliikenteessä purjehtivassa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 tai joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä, voidaan jätepäiväkirjan sijasta pitää kotimaanliikenteen jätepäiväkirjaa, joka voi olla osa aluksen päiväkirjaa.

Jätepäiväkirja ja kotimaanliikenteen jätepäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa ne ovat helposti saatavissa tarkastusta varten, ja niitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja ja kotimaanliikenteen jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Aluksen ollessa ulkomaan satamassa tai offshore-terminaalissa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin Liikenne- ja viestintävirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen ja Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuksilaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä;
 - 2) 5 §:ssä tarkoitetun aluksen jätepäiväkirjan kaavasta; ja
 - 3) 5 §:ssä tarkoitetun kotimaanliikenteen jätepäiväkirjan kaavasta.
-

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

6 §

IAPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (*IAPP-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää IAPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautustodistus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

9 b §

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistamattoman pesuveden päästäminen veteen on kielletty aluevesillä.

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistetun pesuveden ja pesuvedestä eroteltujen jäämien päästäminen veteen on kielletty aluevesillä.

7 a luku

Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen

1 §

Uuden aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Uudelle alukselle tulee laskea saavutettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Uuden aluksen saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvon tulee olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

2 §

Olemassa olevan aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Alukselle tulee laskea saavutettu olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Aluksen saavutetun olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin arvon tulee olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

3 §

SEEMP-suunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (*SEEMP-suunnitelma*). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, SEEMP-suunnitelmassa on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa hakemuksesta, että 2 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen, ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, SEEMP-suunnitelmalle suoritetaan tarkastus ja auditoinnit ottaen huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohjeistukset.

4 §

Aluksen polttoaineen kulutustietojen keruu ja ilmoittaminen

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on kerättävä Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavat tiedot siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitetun aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitetut tiedot on:

1) koottava kunkin kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa kyseisen kalenterivuoden päättymisestä; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtopäivänä tai niin pian sen jälkeen kuin se käytännössä on mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

Aluksen on toimitettava alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavien tietojen perustana olevat eriteltyt tiedot pyydettyä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle ja muissa kuin 2 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa pidettävä ne helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Aluksen polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Liikenne- ja viestintävirasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä,

kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

5 §

Operatiivinen hiili-intensiteetti

Alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on laskettava kalenterivuositain MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitettu saavutettu operatiivinen hiili-intensiteetti-indikaattori ja määritettävä aluksen operatiivinen hiili-intensiteettiluokitus MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu yhtä kalenterivuotta koskeva hiili-intensiteetti-indikaattori on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen hyväksymälle luokituslaitokselle seuraavan kalenterivuoden maaliskuun loppuun mennessä.

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitettulle tasolle D kolmena peräkkäisenä vuotena tai tasolle E luokitellun aluksen on laadittava suunnitelma korjaavista toimista mainitussa liitteessä tarkoitettun vaaditun vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteetti-indikaattorin saavuttamiseksi, tarkistettava suunnitelman johdosta aluksen SEEMP-suunnitelma ja toteutettava tarkistetun SEEMP-suunnitelman mukaisesti korjaavat toimet MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

6 §

IEE-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (*IEE-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää mainitun liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

7 §

Polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa hakemuksesta alukselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisen vaatimustenmukaisuusvakuutuksen saatuaan polttoaineen kulutusta koskevat tiedot ja aluksen saavutettua vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteettiluokituksen edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen polttoaineen kulutusta koskeviin tietoihin ja operatiiviseen hiili-intensiteettiluokitukseen liittyvät vaatimukset ja että tiedot on ilmoitettu mainitun liitteen mukaisesti.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 4 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, ja seuraavan kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 6 säännön 7 kohdan mukaisesti myönnetty vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

8 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

9 §

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen soveltamisalaa koskeva vapautus

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta ei sovelleta alusten 31 päivään joulukuuta 2029 asti käyttämään energiaan muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten liikennöimillä matkoilla Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan mainitun asetuksen 3 artiklan 10 kohdassa tarkoitetun käyntisataman ja toisen sellaisen Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jossa on alle 200 000 vakinaista asukasta, tai mainittujen alusten ollessa sellaisen saaren käyntisatamassa.

10 §

Maasähkön syöttöä satamassa koskevat velvoitteet

Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa tarjotaan aluksille maasähköä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 9 ja 10 artiklan mukaisesti.

11 §

Aluksen maasähkön käyttöön liittyvät sataman pitäjän tehtävät

Saatuaan alukselta uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut maasähkөөn kytkeytymistä koskevat tiedot sataman pitäjän on vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähkөөn käytettävissä.

Sataman pitäjän on määritettävä ja merkittävä mainitun asetuksen 19 artiklan mukaiseen tietokantaan ilman aiheetonta viivytystä tiedot siitä:

1) sovelletaanko alukseen jotain mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitettyä poikkeusta;

2) täyttääkö alus mainitun artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistetut vaatimukset, jos mitään mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitetystä poikkeuksista ei sovelleta.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyjä tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

12 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 2 §:ssä tarkoitetun olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

3) 8 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) 2 §:ssä tarkoitetusta olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin laskennasta;

3) 3 §:ssä tarkoitetun SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

4) 4 §:n 4 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä;

5) 5 §:ssä tarkoitetun operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamisesta;

6) 6 §:ssä tarkoitetusta IEE-todistuskirjasta;

7) 7 §:ssä tarkoitetusta polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta.

7 b luku

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut

1 §

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklan 13 kohdassa tarkoitetulle yhtiölle, jonka aluksen mainitun asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön alarajaa koskeva vaatimustenmukaisuustase on mainitun asetuksen 3 artiklan 42 kohdassa tarkoitetun todentamiskauden kesäkuun 1 päivänä alijäämäinen eli sen arvo on alle 0, on määrättävä

seuraamusmaksu (*kasvihuonekaasuintensiteettimaksu*). Vaatimustenmukaisuustaseen laskentaan sovelletaan tämän lain liitteessä 2 olevia kaavoja.

2 §

Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklan 13 kohdassa tarkoitetulle yhtiölle, jonka alus tekee raportointikaudella vähintään yhden mainitun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisen satamakäynnin, on määrättävä seuraamusmaksu (*maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu*).

3 §

Seuraamusmaksun määrääminen ja rahamäärä

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut määrää Liikenne- ja viestintävirasto.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos on kulunut yli kolme vuotta siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on tapahtunut.

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksun rahamäärään sovelletaan liitteenä 2 olevan taulukon kaavoja. Jos aluksella on vaatimustenmukaisuusaliijäämä kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena, rahamäärä kerrotaan kaavalla $1 + (n - 1)/10$, jossa n on niiden peräkkäisten raportointikausien lukumäärä, joiden osalta yhtiöön sovelletaan kyseistä alusta koskevaa 1 tai 2 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua. Jos aluksella ei ole raportointikaudella yhtään satamakäyntiä unionissa ja se on edellisellä raportointikaudella lainannut etukäteen vaatimustenmukaisuusyliijäämää, kerrotaan seuraamusmaksun rahamäärä 1,1:llä.

Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävän maksun rahamäärä saadaan kertomalla 1,5 euroa laiturissa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien pyöristetystä kokonaismäärällä, jotka alus oli laiturissa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisesti.

Edellä mainitut seuraamusmaksut määrätään maksettaviksi valtiolle.

4 §

Seuraamusmaksun täytäntöönpano ja vanhentuminen

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut vanhenevat viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä.

5 §

Kertomus seuraamusmaksutulojen käyttämisestä

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kertomukset edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetuista maksuista kertyvien tulojen tai niitä vastaavan rahallisen arvon käyttämisestä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 11 kohdan mukaisesti.

8 a luku

Aluskierrätys

1 §

Hallinnon nimeäminen

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 9 alakohdassa tarkoitettu hallinto Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös Hongkongin yleissopimuksessa hallinnolle määrätyistä tehtävistä, jotka liittyvät Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin.

2 §

Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat

Suomen lipun alla purjehtivalla kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, joka kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan, on oltava Hongkongin yleissopimuksen mukainen vaarallisten materiaalien luettelo koskeva todistuskirja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulla aluksella on ennen sen purkamisen aloittamista oltava, sen lisäksi mitä aluskierrätysasetuksessa säädetään, Hongkongin yleissopimuksen mukainen kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa suomalaiselle alukselle kirjallisesta hakemuksesta 1 ja 2 momentissa tarkoitettut todistuskirjat Hongkongin yleissopimuksen mallien mukaisina. Todistuskirjat annetaan sillä edellytyksellä, että alus täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos voi antaa todistuskirjat myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä.

Todistuskirjat annetaan määräajaksi. Vaarallisten materiaalien luettelo koskeva todistuskirja annetaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja annetaan enintään kolmeksi kuukaudeksi kerrallaan.

Kierrätyskelpoisuutta osoittava todistuskirja ja aluskierrätysasetuksen mukainen vastaava todistus on toimitettava tiedoksi asianomaiselle aluehallintovirastolle.

3 §

Suomessa purettavan aluksen omistajan velvollisuudet

Jotta alus, joka kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan, voidaan purkaa Suomessa, sen omistajan on varmistettava, että aluksella on 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettut todistuskirjat ja että se täyttää Hongkongin yleissopimuksen liitteen 8 säännön vaatimukset.

4 §

Kotimaan liikenteen aluksen vaarallisten materiaalien luettelo

Kotimaan liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, on oltava ennen sen purkamista aluskierrätysasetuksen 5 artiklan mukainen vaarallisten materiaalien luettelo.

5 §

Tietojen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa aluskierrätysasetuksen 21 artiklan mukaisten raporttien toimittamisesta Euroopan komissiolle.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan mukaisesti seuraavien tietojen toimittamisesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle:

- 1) hyväksytyjä luokituslaitoksia ja nimettyjä katsastajia koskevat tiedot;
- 2) Suomen lipun alla purjehtivia aluksia, joille on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, koskevat tiedot;
- 3) aluksia koskevien Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden rikkomisia ja aluksia kohtaan suunnattuja Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden toimeenpanoon liittyviä toimia koskevat tiedot.

6 §

Tarkemmat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä siitä, missä määräajassa aluksen omistajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ilmoitus aikomuksesta lähettää alus kierrätettäväksi tiettyyn aluskierrätyslaitokseen tai -laitoksiin.

9 luku

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

6 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään.

8 §

Tarpeettoman viivytyksen välttäminen

Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja tai muu jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistunut on oikeutettu korvaukseen tarpeettomasta viivytyksestä sille aiheutuneesta vahingosta siten kuin vahingonkorvauslaissa säädetään.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

2 §

Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto on MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten, lukuun ottamatta 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja jäämien päästökiellon, noudattamista aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Rajavartiolaitos osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien sekä 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökiellon valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

Poliisi valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten, lukuun ottamatta 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökiellon, noudattamista sisävesialueella sekä aluevesillä.

Poliisi osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien sekä 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökiellon valvontaan sisävesillä sekä Suomen aluevesillä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

8 a §

FINAS-akkreditointipalvelun tehtävät

MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu kansallinen akkreditointielin on FINAS-akkreditointipalvelu.

12 a §

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen toimeenpanoon liittyvät aluksen satamaan pääsyn epääminen ja pysäyttäminen

Liikenne- ja viestintäviraston on evättävä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 25 artiklan mukaisen karkotusmääräyksen saaneen muun kuin Suomen lipun alla purjehtivan aluksen pääsy Suomen satamiin.

Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä suomalaisessa satamassa oleva Suomen lipun alla purjehtiva alus pysäytettäväksi, jos se ei täytä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 24 artiklassa säädettyä voimassa olevan vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskevaa velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena ja jos velvoitteen noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Liikenne- ja viestintäviraston on pysäytettävä myös toisessa jäsenvaltiossa mainitun asetuksen 25 artiklan nojalla karkotusmääräyksen saaneen laivayhtiön Suomen lipun alla purjehtiva alus. Liikenne- ja viestintäviraston on poistettava pysäyttämismääräys välittömästi, kun alukselle on myönnetty edellä tarkoitettu vaatimustenmukaisuusasiakirja. Pysäyttämismääräys ei rajoita merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

12 b §

Oikeus suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on 7 a luvun 10 §:ssä tarkoitettujen satamien maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin.

Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvontatehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä satamien pitäjiltä, joiden velvollisuuksista säädetään 7 a luvun 10 §:ssä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä.

13 luku

Erinäiset säännökset

2 §

Nimetyt tarkastajan pätevyysvaatimukset, nimeäminen ja hyvän hallinnon vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan tarkastajan nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Verkkosivuilta on käytävä ilmi, mitä tehtävää tarkastaja on oikeutettu hoitamaan.

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

6 a) 5 luvun 1 a §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa,

8 a) 7 luvun 9 b §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökieltoa,

9 a) MRV-asetuksen 8–11, 11a ja 12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia,

10 c) aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa tai tämän lain 8 a luvun 3 §:ssä säädettyä aluksen kierrättämistä tai purkamista tai niiden valmistelua koskevaa velvoitetta,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa tai tämän lain 8 a luvun 4 §:ssä säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloä koskevan velvoitteen tai mainitun luvun 2 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn todistuskirjoja koskevan velvoitteen sekä meriliikenteessä käytettävien 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa mainitussa pykälässä tarkoitettua polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää, tai polttoainenäytteen, jota ei ole otettu siten kuin mainitussa pykälässä säädetään.

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta seuraaviin päätöksiin:

1) Liikenne- ja viestintäviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka hyväksytyt luokituslaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta antama päätös;

2) Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan tämän lain mukaisesta toimituksesta, päätöksestä tai todistuskirjasta määräämää maksua koskeva päätös; ja

3) 7 b luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen määräämistä koskeva päätös.

Oikaisua on haettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta tai maksun määräämisestä.

Liikenne- ja viestintäviraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta. Päätös oikaisuvaatimukseen on kuitenkin annettava 14 päivän kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin.

Muutoin oikaisuvaatimusmenettelyssä sovelletaan, mitä hallintolaissa säädetään.

8 §

Muutoksenhaku

Muuhun kuin 3 luvun 5 §:ssä ja 12 luvun 14 §:ssä sekä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

9 §

Päätöksen täytäntöönpano

Oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estä tämän lain nojalla annetun päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain:

- 1) 5 luvun 1 § ja 7 luvun 9 b §:n 1 momentti tulevat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2025;
- 2) 7 luvun 9 b §:n 2 momentti tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2029;
- 3) 5 luvun 1 a ja 2 § sekä 7 b luvun 2 § tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2030;
- 4) 6 luvun 2 §:n 3 momentti ja 5 §:n 1 ja 3 momentti, 7 a luvun 1–8 ja 12 § sekä 8 a luvun 1–5 § tulevat voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tämän lain voimaan tullessa tällä lailla muutettavan lain 12 luvun 16 §:n nojalla vireillä olleeseen uhkasakkoa, teettämishukkaa tai keskeyttämishukkaa koskevaan asiaan sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

7.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 3 kohta, 37 §:n 1 momentti, 53 § ja 57 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 2 §:n 3 kohta, 37 §:n 1 momentti ja 53 § laissa 946/2018 sekä 57 §:n 2 momentti laissa 1083/2023, ja

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 946/2018, 169/2019, 738/2019, 670/2021 ja 1083/2023, uusi 13 c kohta, 38 §:ään sellaisena kuin se on laissa 946/2018, uusi 7 momentti ja 65 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 946/2018, uusi 7 momentti seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

3) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

13 c) *Hongkongin yleissopimuksella* turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa tehtyä Hongkongin kansainvälistä yleissopimusta siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

37 §

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, painolastivesiyleissopimuksen tai Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen ja myöntämään katsastuksen perusteella todistuskirjat. Tällainen katsastus ja sen perusteella myönnetty todistuskirja tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitettun katsastuksen ja todistuskirjan kanssa.

38 §

Nimetty katsastaja

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan nimetyn katsastajan nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Verkkosivuilta on käytävä ilmi, mitä tehtävää katsastaja on oikeutettu hoitamaan.

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL-yleissopimuksessa, Hongkongin yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään ja Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa MARPOL-yleissopimuksen, Hongkongin yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan unionin säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset 1 momentissa tarkoitettujen katsastusten suorittamisesta.

57 §

Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat

Liikenne- ja viestintävirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen, Hongkongin yleissopimuksen, non-SOLAS-direktiivin, kalastusalueiden direktiivin ja aluskierrätysasetuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa.

65 §

Nimetty aluksenmittaaja

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan nimetyn aluksenmittaajan nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Verkkosivuilta on käytävä ilmi, mitä tehtävää aluksenmittaaja on oikeutettu hoitamaan.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

8.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 5 kohta, sellaisena
kuin se on laeissa 861/2016 ja 170/2019, ja
lisätään 11 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 877/2014, uusi 4 momentti seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

-
- 5) kansainvälisillä yleissopimuksilla:
- a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981), jäljempänä *SOLAS-yleissopimus*, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
 - b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983);
 - c) kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*;
 - d) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977);
 - e) vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (SopS 31/1982);
 - f) yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa (SopS 54/1979);
 - g) öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehtyä vuoden 1992 pöytäkirjaa (SopS 43/1996);
 - h) vuoden 1966 kansainvälistä lastiviivayleissopimusta (SopS 52/1968);
 - i) merityötä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);
 - j) vuoden 2001 yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta (SopS 93/2010);
 - k) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009);
 - l) vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (SopS 14/2017);
 - m) alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 38/2017) ;
 - n) turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa tehtyä Hongkongin kansainvälistä yleissopimusta;
 - o) vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen vuoden 2010 pöytäkirjaa (1400/2019);
-

Aluksen tarkastus tai tutkimus

Suomalaisen aluksen tarkastus tai tutkimus on toimitettava myös, jos Liikenne- ja viestintävirasto saa toiselta Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolelta tiedon mainitun yleissopimuksen mukaisen alusta koskevan velvoitteen rikkomuksesta. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Hongkongin yleissopimuksen mukaisesti väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle toimista, joihin väitetyn rikkomuksen johdosta on ryhdytty.

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

9.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta annetun lain kumoamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Tällä lailla kumotaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n muuttamisesta annettu laki (1403/2019).

2 §

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

10.

Laki

jätelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan jätelain (646/2011) 108 §:n 2 momentti, 108 a § sekä 147 §:n 2 momentin 23 ja 24 kohta, sellaisina kuin ne ovat 108 §:n 2 momentti laissa 626/2017, 108 a § laissa 967/2018 sekä 147 §:n 1 momentin 23 ja 24 kohta laissa 714/2021, sekä
lisätään lakiin uusi 108 b ja 108 c § sekä 147 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 714/2021, uusi 25 kohta seuraavasti:

108 §

Jätteen kansainvälinen siirto ja aluksen siirtäminen purettavaksi

Aluksen siirrosta purettavaksi säädetään aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1257/2013, jäljempänä *aluskierrätysasetus*, ja määrätään turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa 15 päivänä toukokuuta vuonna 2009 tehdyssä Hongkongin kansainvälisessä yleissopimuksessa, jäljempänä *Hongkongin yleissopimus*.

108 a §

Viranomaisten tehtävät aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanossa

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 11 alakohdassa ja Hongkongin yleissopimuksen 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat se aluehallintovirasto, joka myöntää aluskierrätysasetuksen 14 artiklan ja mainitun yleissopimuksen 6 artiklan mukaisen luvan ja se elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, joka valvoo luvan saanutta laitosta.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto toimivat yhteistyössä aluskierrätyksen toimeenpanon seuraamiseksi ja aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa tarkoitetun mainitun asetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi.

Suomen ympäristökeskus toimii tarvittaessa asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi aluskierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen.

108 b §

Aluskierrätysuunnitelma ja ennakoilmoitukset aluksen siirrosta ja purkamisesta

Sen lisäksi, mitä aluskierrätysasetuksessa säädetään, aluskierrätyslaitoksen on laadittava Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella aluskierrätysuunnitelma mainitun sopimuksen liitteen 9 säännön mukaisesti. Suunnitelma on tehtävä suomen- tai ruotsinkielisenä. Jos aluskierrätysuunnitelma laaditaan ulkomaiselle alukselle, aluskierrätyslaitoksen on tehtävä suunnitelmasta englannin-, ranskan- tai espanjankielinen käännös, jos kyseessä olevan aluksen lippuvaltion hallinto sitä vaatii. Aluskierrätyslaitoksen on toimitettava aluskierrätysuunnitelma asianomaiselle aluehallintovirastolle hyväksyttäväksi vähintään 45 vuorokautta ennen kuin se vastaanottaa Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen purettavaksi. Suunnitelman lisäksi aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava asianomaiselle aluehallintovirastolle Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 2 kohdan mukaiset tiedot.

Aluehallintoviraston on ilmoitettava aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle kolmen vuorokauden kuluessa, että se on vastaanottanut aluskierrätysuunnitelman. Aluehallintovirasto hyväksyy aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ja Hongkongin yleissopimuksessa tarkoitetun aluskierrätysuunnitelman ja antaa hyväksynnästä aluskierrätyslaitokselle kirjallisen päätöksen. Aluehallintoviraston on toimitettava Hongkongin yleissopimuksessa tarkoitettu aluskierrätysuunnitelmaa koskeva päätös tiedoksi aluksen omistajalle, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, asianomaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, Liikenne- ja viestintävirastolle ja Suomen ympäristökeskukselle.

Kun alukselle on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 2 §:ssä säädetyn mukaisesti, aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava asianomaiselle aluehallintovirastolle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle purkamisen suunnitellusta aloittamisesta Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 3 kohdan mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen aluskierrätysuunnitelman ja ilmoitusten sisällöstä.

108 c §

Ilmoitus aluksen purkamisen loppuunsaattamisesta

Kun alus on kokonaan tai osittain purettu aluskierrätysuunnitelman ja Hongkongin yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti, aluskierrätyslaitoksen on laadittava yleissopimuksen liitteen 25 säännön mukainen loppuunsaattamisilmoitus. Ilmoitus on laadittava yleissopimuksen lisäyksessä 7 olevan mallin mukaisesti ja siihen on liitettävä raportti mahdollisista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, jotka ovat aiheuttaneet haittaa ihmisten terveydelle tai ympäristölle. Ilmoitus on toimitettava 14 vuorokauden kuluessa purkamisen päättymisestä asianomaiselle aluehallintovirastolle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle.

Aluehallintoviraston on toimitettava loppuunsaattamisilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä loppuunsaattamisilmoituksen sisällöstä.

147 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta

23) rikkoo elohopea-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa säädettyä tuontia jätteenä loppukäsittelyä varten koskevaa rajoitusta, 10 artiklan 4 kohdassa säädettyä velvollisuutta varustaa hammashoitolaite vaatimuksenmukaisella amalgaamin erottimella tai amalgaamin erottimen huoltoa koskevaa vaatimusta tai 6 kohdassa säädettyä amalgaamijätteen jätehuollon järjestämistä koskevaa velvollisuutta, 11 artiklassa säädettyä suurista lähteistä peräisin olevan jätteen loppukäsittelyä koskevaa vaatimusta taikka laiminlyö 12 artiklassa tai 14 artiklan 4 kohdassa säädetyn tietojen toimittamista koskevan velvollisuuden,

24) rikkoo aluskierrätysasetuksen 7 artiklassa tai tämän lain 108 b §:ssä säädettyä velvoitetta laatia alukselle aluskierrätysuunnitelma taikka

25) rikkoo 108 c §:ssä säädettyä velvoitetta ilmoittaa aluskierrätyksen loppuunsaattamisesta viranomaiselle,

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *jätelain rikkomisesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

11.

Laki

ympäristönsuojelulain 169 ja 221 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ympäristönsuojelulain (527/2014) 221 a §, sellaisena kuin se on laeissa 327/2016 ja 627/2017, sekä

lisätään 169 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1166/2018, uusi 2 momentti seuraavasti:

169 §

Tarkastus onnettomuus-, haitta- ja rikkomustilanteissa

Jos kyse on turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa 15 päivänä toukokuuta vuonna 2009 tehdyn Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä *Hongkongin yleissopimus*, 9 artiklan 4 kohdassa tai 10 artiklan 1 kohdan 2 alakohdassa tarkoitetusta aluskierrätyslaitokselle tehtävästä tarkastuksesta tai yleissopimuksen velvoitteiden rikkomisesta, valvontaviranomaisen ja työsuojeluviranomaisen on liikesalaisuutta koskevien salassapitosäännösten estämättä toimitettava yleissopimuksessa edellytetyt tarkastusta, tarkastuksen johdosta toteutettuja toimia ja yleissopimuksen rikkomista koskevat tiedot englannin kielellä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle raportointia varten. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on toimitettava ilmoituksen tehneelle sopimuspuolelle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle Hongkongin yleissopimuksen 9, 10 ja 12 artiklan mukaisesti tiedot aluskierrätyslaitosta koskevien velvoitteiden rikkomisesta ja niiden johdosta toteutetuista toimista. Valvontaviranomaisen ja työsuojeluviranomaisen on ilmoitettava myös aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013, jäljempänä *aluskierrätysasetus*, 21 artiklan mukaisesti rikkomuksista, jotka koskevat aluskierrätyslaitosta ja rikkomusten johdosta toteutetuista toimista Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka toimittaa tiedot mainitun artiklan mukaisesti Euroopan komissiolle.

221 a §

Alusten purkamista koskevat erityissäännökset

Käsiteltäessä tämän lain mukaista lupa-asiaa, joka koskee sellaista laitosta, jossa puretaan aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, on otettava huomioon mainitun asetuksen 13 artiklassa säädetyt ympäristönsuojeluun liittyvät vaatimukset. Lisäksi jos laitoksessa puretaan Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, on laitoksella oltava mainitun yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä. Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa myönnetään, jos laitos täyttää yleissopimuksen liitteen 16–23 säännössä määrätyt ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun luvan myöntäminen edellyttää sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, että työsuojeluviranomainen katsoo lausunnossaan, että laitos täyttää aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen työsuojelua koskevat vaatimukset.

Työsuojeluviranomainen valvoo aluskierrätyslaitoksen osalta työsuojelua koskevien säännösten noudattamista soveltaen, mitä työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa (44/2006) säädetään. Sen lisäksi, mitä tämän lain 93 §:ssä säädetään, lupa harjoittaa aluskierrätystä on peruutettava, kun työsuojeluviranomainen katsoo, että työsuojelua koskevat vaatimukset eivät enää täyty.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä voidaan myöntää enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Jos lupa myönnetään, laitoksen ympäristölupaan on liitettävä Hongkongin yleissopimuksen lisäyksessä 5 olevan mallin mukainen lupa suomeksi ja englanniksi.

Aluehallintoviraston on ilmoitettava aluskierrätyslaitoksille myönnettyistä luvista ja lupien muutoksista Euroopan komissiolle aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisesti ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle Hongkongin yleissopimuksen 7 ja 12 artiklan mukaisesti. Tiedot on toimitettava myös ympäristöministeriölle.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

12.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1183/2023, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitettu kasvihuonekaasuintensiteettimaksu ja mainitun luvun 2 §:ssä tarkoitettu maasähkön käyttöveloitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 17.10.2024

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne-, viestintä- ja sisäministeri Lulu Ranne

**HONGKONGIN KANSAINVÄLINEN
YLEISSOPIMUS TURVALLISESTA JA
YMPÄRISTÖN KANNALTA
ASIANMUKAISESTA
ALUSKIERRÄTYKSESTÄ (2009)**

**TÄMÄN YLEISSOPIMUKSEN
SOPIMUSPUOLET,**

PANEVAT MERKILLE kasvavan huolen aluskierrätykseen liittyvistä turvallisuus-, terveyst-, ympäristö- ja hyvinvointiasioista,

OVAT TIETOISIA, että aluskierrätyksellä edistetään kestäväää kehitystä, minkä vuoksi se on paras vaihtoehto käyttöikänsä päähän tulleille aluksille,

PALAUTTAVAT MIELIIN Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO:n) yleiskokouksen hyväksymän päätöslauselman A.962(23) (Aluskierrätystä koskevat ohjeistukset); päätöslauselmalla A.980(24) hyväksytyt muutokset ohjeistuksiin; vaarallisten jätteiden maan rajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevaan Baselin yleissopimuksen sopimuspuolten kuudennen konferenssin tekemän päätöksen VI/24, jolla hyväksyttiin tekniset ohjeet alusten täydellisen tai osittaisen, ympäristön kannalta asianmukaisesta purkamisesta; ja Kansainvälisen työtoimiston hallintoneuvoston 289. istunnossaan hyväksymät suuntaviivat (Aasian maita ja Turkkiä koskevat ohjeet työturvallisuudesta ja -terveydestä alusten romutuksen yhteydessä),

PALAUTTAVAT MIELIIN MYÖS päätöslauselman A.981(24), jolla Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleiskokous pyysi järjestön merellisen ympäristön suojelukomiteaa kehittämään oikeudellisesti sitovan välineen alusten kierrätykseen,

**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

PANEVAT MYÖS MERKILLE

Kansainvälisen työjärjestön roolin työsuojelunäkökohtien huomioon ottamisessa aluskierrätystyössä,

PANEVAT EDELLEEN MERKILLE

vaarallisten jätteiden maan rajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevan Baselin yleissopimuksen roolin ihmisten terveyden ja ympäristön suojelemiseksi tällaisten jätteiden mahdollisilta haittavaikutuksilta,

OTTAVAT HUOMIOON ympäristöä ja kehitystä koskevan Rion julistuksen 15.

periaatteeseen sisältyvän ennalta varautumisen periaatteen, jota tarkoitetaan järjestön merellisen ympäristön suojelukomitean 15 päivänä syyskuuta 1995 hyväksymässä päätöslauselmassa MEPC.67(37),

OVAT MYÖS TIETOISIA tarpeesta edistää vaarallisten materiaalien korvaamista alusten rakentamisessa ja kunnossapidossa vähemmän vaarallisilla tai mieluummin vaarattomilla materiaaleilla ilman, että alusten turvallisuus, laivaväen turvallisuus ja terveys tai alusten toiminnan tehokkuus vaarantuvat,

PÄÄTTÄVÄT laillisesti sitovin toimin tehokkaasti tarttua aluskierrätykseen liittyviin ympäristö-, työsuojelu- ja turvallisuusvaaroihin ottaen huomioon merenkulun erityispiirteet ja tarpeen taata se, että elinkaarensa päähän tulleet alukset poistetaan sujuvasti käytöstä,

KATSOVAT, että nämä tavoitteet saavutetaan parhaiten kansainvälisellä yleissopimuksella turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä,

OVAT SOPINEET seuraavasta:

develop a 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,

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:

1 ARTIKLA **Yleiset velvollisuudet**

1 Tämän yleissopimuksen sopimuspuolet sitoutuvat saattamaan täysimääräisesti ja kaikilta osin sen määräykset voimaan, jotta voidaan ehkäistä, vähentää, minimoida ja, niin pitkälti kuin käytännössä mahdollista, poistaa onnettomuuksia, vammautumisia ja muita ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisia vaikutuksia, joita aluskierrätyksestä aiheutuu, ja parantaa alusturvallisuutta sekä ihmisten terveyden ja ympäristön suojelua aluksen koko elinkaaren aikana.

2 Tämän yleissopimuksen määräysten ei voi tulkita estävän sopimuspuolta toteuttamasta, yhdessä tai erikseen, kansainvälisen oikeuden mukaisia tiukempia toimenpiteitä ja varmistamasta alusten turvallisen ja ympäristön kannalta asianmukaisen kierrätyksen, jotta ehkäistään, vähennetään ja minimoidaan mahdolliset haitalliset vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön.

3 Sopimuspuolet pyrkivät tekemään yhteistyötä tämän yleissopimuksen tehokkaan täytäntöönpanon, noudattamisen ja valvonnan saavuttamiseksi.

4 Sopimuspuolet sitoutuvat edistämään jatkuvaa teknologian ja käytänteiden kehitystä, joka tukee turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä.

5 Tämän yleissopimuksen liite on sen erottamaton osa. Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, viittauksissa tähän yleissopimukseen viitataan samalla sen liitteeseen.

2 ARTIKLA **Määritelmät**

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 **Definitions**

Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, tässä yleissopimuksessa:

1 *'Yleissopimus'* tarkoittaa Hongkongin kansainvälistä yleissopimusta turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä (2009).

2 *'Hallinto'* tarkoittaa sen valtion hallitusta, jonka lipun alla alus purjehtii tai jonka määräysvallassa se toimii.

3 *'Toimivaltainen viranomainen/toimivaltaiset viranomaiset'* tarkoittaa yhtä tai useampaa valtion viranomaista, jonka sopimuspuoli on nimennyt vastaamaan tietyllä joko yhdellä tai useammalla maantieteellisellä alueella tai asiantuntemuksen alalla tehtävistä, jotka liittyvät sopimuspuolen lainkäyttöalueella toimiviin aluskierrätyslaitoksiin.

4 *'Järjestö'* tarkoittaa Kansainvälistä merenkulkujärjestöä.

5 *'Pääsihteeri'* tarkoittaa järjestön pääsihteeriä.

6 *'Komitea'* tarkoittaa järjestön merellisen ympäristön suojelukomiteaa.

7 *'Alus'* tarkoittaa kaiken tyypisiä meriympäristössä toimivia tai toimineita aluksia, mukaan lukien vedenalaiset alukset, kelluvat alukset, kelluvat alustat, itsenousevat alustat, kelluvat varastointiyksiköt (Floating Storage Unit, FSU), kelluvat tuotanto-, varastointi- ja kierrätysyksiköt (Floating Production Storage and Offshore Unit, FPSO) mukaan lukien alukset, joista on poistettu laitteet tai joita hinataan.

8 *'Bruttovetoisuus'* (gross tonnage, GT) tarkoittaa vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen I liitteen tai sen korvaavan myöhemmän yleissopimuksen mukaisen mittausjärjestelmän mukaisesti laskettua bruttovetoisuutta.

9 *'Vaarallinen materiaali'* tarkoittaa kaikkia materiaaleja ja aineita, jotka ovat omiaan aiheuttamaan vaaroja ihmisten terveydelle ja/tai ympäristölle.

10 *'Aluskierrätys'* tarkoittaa toimintaa, jossa alus puretaan aluskierrätyslaitoksella kokonaan tai osittain sellaisten osien ja materiaalien talteen ottamiseksi, jotka soveltuvat jatkokäsittelyyn tai uudelleenkäyttöön, samalla kun huolehditaan vaarallisten ja muiden materiaalien käsittelystä, ja siihen kuuluu myös

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.

10 *"Ship Recycling"* means the activity of complete or partial dismantling of a

osien ja materiaalien varastointi ja käsittely aluskierrätyslaitoksen alueella, mutta ei niiden jatkokäsittely tai loppukäsittely erillisissä laitoksissa.

11 *'Aluskierrätyslaitos'* tarkoittaa määriteltyä aluetta, joka on aluskierrätykseen käytetty paikka, telakka tai laitos.

12 *'Aluskierrätysyrittäjä'* tarkoittaa aluskierrätyslaitoksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, jolle kierrätyslaitoksen omistaja on antanut vastuun aluskierrätystoiminnan harjoittamisesta ja joka ottaessaan vastuun vastaan on sitoutunut ottamaan hoitaakseen kaikki tähän yleissopimukseen perustuvat tehtävät ja velvollisuudet.

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.

3 ARTIKLA Soveltaminen

1 Ellei tässä yleissopimuksessa nimenomaisesti toisin määrätä, tätä yleissopimusta sovelletaan:

.1 aluksiin, jotka purjehtivat sopimuspuolen lipun alla tai toimivat sen määräysvallassa;

.2 aluskierrätyslaitoksiin, jotka toimivat sopimuspuolen lainkäyttövallassa.

2 Tätä yleissopimusta ei sovelleta sotalaivoihin, laivaston apualuksiin eikä muihin sopimuspuolen omistamiin tai käyttämiin ja kyseisenä ajankohtana yksinomaan valtiollisiin, ei-kaupallisiin tarkoituksiin käytettyihin aluksiin. Jokainen sopimuspuoli varmistaa kuitenkin asianmukaisin toimin, jotka eivät haittaa sopimuspuolen omistamien tai käyttämien alusten toimintaa tai toimintavalmiuksia, että tällaiset alukset toimivat tässä yleissopimuksessa edellytetyllä tavalla siinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista.

3 Tätä yleissopimusta ei sovelleta aluksiin, joiden bruttovetoisuus on alle 500, tai aluksiin, jotka toimivat koko elinkaarensa aikana ainoastaan vesillä, jotka kuuluvat sen valtion

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 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.

suvereniiteettiin tai lainkäyttövaltaan, jonka lipun alla alus purjehtii. Jokainen sopimuspuoli varmistaa asianmukaisin toimin, että tällaiset alukset toimivat tässä yleissopimuksessa edellytetyllä tavalla siinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista.

4 Sopimuspuolet soveltavat tämän yleissopimuksen vaatimuksia muiden kuin tämän yleissopimuksen sopimuspuolten lipun alla purjehtiviin aluksiin siinä määrin kuin on tarpeen sen varmistamiseksi, ettei tällaisia aluksia kohdella muita suotuisammin.

4 ARTIKLA **Aluskierrätyksen valvonta**

1 Jokainen sopimuspuoli vaatii, että sen lipun alla purjehtivat tai sen määräysvallassa toimivat alukset noudattavat tämän yleissopimuksen vaatimuksia, ja ryhtyy tehokkaiisiin toimiin varmistaa näiden määräysten noudattamisen.

2 Jokainen sopimuspuoli vaatii, että sen lainkäyttövaltaan kuuluvat aluskierrätyslaitokset noudattavat tämän yleissopimuksen vaatimuksia, ja ryhtyy tehokkaiisiin toimiin varmistaa näiden määräysten noudattamisen.

5 ARTIKLA **Alusten katsastus ja todistuskirjojen antaminen**

Jokainen sopimuspuoli varmistaa, että sen lipun alla purjehtivat tai sen määräysvallassa toimivat alukset, jotka on katsastettava ja joille on annettava todistuskirjat, katsastetaan ja niille annetaan todistuskirjat liitteen sääntöjen mukaisesti.

6 ARTIKLA **Luvan myöntäminen aluskierrätyslaitoksille**

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.

ARTICLE 6

Jokainen sopimuspuoli varmistaa, että sen lainkäyttövallassa toimiville aluskierrätyslaitoksille, jotka kierrättävät tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia tai aluksia, joita kohdellaan vastaavasti tämän yleissopimuksen 3 artiklan 4 kohdan nojalla, myönnetään lupa liitteen sääntöjen mukaisesti.

7 ARTIKLA Tietojenvaihto

Aluskierrätyslaitoksille luvan myöntänyt sopimuspuoli toimittaa pyydettyä järjestölle ja pyynnön esittäneille sopimuspuolille tämän yleissopimuksen osalta asiaankuuluvat tiedot, joihin sen päätös myöntää lupa kyseisille aluskierrätyslaitoksille perustui. Näitä tietoja vaihdetaan viipymättä ja ajallaan.

8 ARTIKLA Alusten tarkastaminen

1 Tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluva alus voidaan tarkastaa missä tahansa toisen sopimuspuolen satamassa tai avomeriterminaalissa kyseisen sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamien viranomaisten toimesta sen määrittämiseksi, noudattaako alus tätä yleissopimusta. Lukuun ottamatta 2 kohdan määräyksiä tällainen tarkastus rajoittuu sen vahvistamiseen, että aluksessa on vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva kansainvälinen todistuskirja tai kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, jotka hyväksytään, jos ne ovat voimassa.

2 Jos aluksessa ei ole voimassa olevaa todistuskirjaa tai jos on perusteltua syytä uskoa, että

.1 aluksen tai sen laitteiston kunto ei merkittävältä osiltaan vastaa todistuskirjan ja/tai vaarallisten materiaalien luettelon osan I tietoja; tai

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:

.1 the condition of the ship or its equipment does not correspond

.2 aluksella ei ole pantu täytäntöön menettelyä vaarallisten materiaalien luettelon osan I ylläpitämiseksi, voidaan tehdä yksityiskohtainen tarkastus ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset.

9 ARTIKLA **Rikkomusten havaitseminen**

1 Sopimuspuolet tekevät yhteistyötä tämän yleissopimusten mukaisten rikkomusten havaitsemiseksi ja määräysten täytäntöönpanemiseksi.

2 Jos on olemassa riittävät todisteet siitä, että alus toimii, on toiminut tai aikoo toimia minkä tahansa tämän yleissopimuksen määräyksen vastaisesti, todisteita hallussa pitävä sopimuspuoli voi pyytää kyseisen aluksen tarkastamista, kun se saapuu toisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai avomeriterminaaliin. Tällaisesta tarkastuksesta laadittava raportti toimitetaan sitä pyytäneelle sopimuspuolelle, kyseessä olevan aluksen hallinnolle ja järjestölle, jotta voidaan ryhtyä tarvittaviin toimiin.

3 Jos aluksen havaitaan rikkovan tätä yleissopimusta, tarkastuksen suorittava sopimuspuoli voi ryhtyä toimiin antaakseen alukselle varoituksen, pysäyttääkseen tai karkottaakseen sen tai estääkseen sen pääsyn satamiinsa. Tällaisiin toimiin ryhtyvä sopimuspuoli ilmoittaa asiasta välittömästi kyseisen aluksen hallinnolle ja järjestölle.

4 Jos sopimuspuolelta vastaanotetaan tarkastuspyyntö sekä riittävät todisteet siitä, että aluskierrätyslaitos toimii, on toiminut tai aikoo toimia tämän yleissopimuksen määräyksen vastaisesti, sopimuspuolen tulisi tarkastaa sen lainkäyttövaltaan kuuluva kyseinen aluskierrätyslaitos ja laatia raportti. Kaikista tällaisista tarkastuksista laaditut raportit samoin kuin tiedot mahdollisista toimista, joihin on ryhdytty tai ryhdytään, toimitetaan niitä pyytäneelle sopimuspuolelle sekä järjestölle tarvittavia toimia varten.

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 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.

10 ARTIKLA Rikkomukset

1 Tämän yleissopimuksen vaatimusten kaikki rikkomukset kielletään kansallisissa laeissa ja:

.1 jos kyseessä on alus, seuraamukset määrätään hallinnon lakien mukaisesti riippumatta siitä, missä rikkomus tapahtuu. Jos sopimuspuoli ilmoittaa hallinnolle tällaisesta rikkomuksesta, hallinto tutkii asian, ja se voi pyytää rikkomuksesta ilmoittanutta sopimuspuolta antamaan lisätodisteita väitetystä rikkomuksesta. Jos hallinto toteaa, että käytettävissä on riittävästi todisteita väitettyyn rikkomukseen liittyvän menettelyn aloittamiseksi, se huolehtii tällaisen menettelyn käynnistämisestä mahdollisimman pian lainsäädäntönsä mukaisesti. Hallinto ilmoittaa viipymättä väitetystä rikkomuksesta ilmoittaneelle sopimuspuolelle ja järjestölle kaikista toimista, joihin on ryhdytty. Jos hallinto ei ole ryhtynyt toimiin yhden vuoden kuluessa tietojen vastaanottamisesta, se ilmoittaa väitetystä rikkomuksesta ilmoittaneelle sopimuspuolelle ja järjestölle syyt, joiden vuoksi toimiin ei ole ryhdytty;

.2 jos kyseessä on aluskierrätyslaitos, seuraamukset määrätään sen sopimuspuolen lakien mukaisesti, jonka lainkäyttövaltaan aluskierrätyslaitos kuuluu. Jos sopimuspuoli ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle tällaisesta rikkomuksesta, ilmoituksen saanut sopimuspuoli tutkii asian ja voi pyytää rikkomuksesta raportoinutta sopimuspuolta antamaan lisätodisteita väitetystä rikkomuksesta. Jos sopimuspuoli toteaa, että käytettävissä on riittävästi todisteita väitettyyn rikkomukseen liittyvän menettelyn aloittamiseksi, se huolehtii tällaisen menettelyn käynnistämisestä mahdollisimman pian lainsäädäntönsä mukaisesti. Sopimuspuoli ilmoittaa viipymättä väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle ja järjestölle kaikista toimista,

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 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

joihin on ryhdytty. Jos sopimuspuoli ei ole ryhtynyt toimiin yhden vuoden kuluessa tietojen vastaanottamisesta, se ilmoittaa väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle ja järjestölle syyt, joiden vuoksi toimiin ei ole ryhdytty.

2 Tämän yleissopimuksen vaatimusten rikkominen on kiellettyä osapuolen lainkäyttöalueella, ja rikkomuksista määrätään kyseisen sopimuspuolen lainsäädännön mukaiset seuraamukset. Jos tällainen rikkomus tapahtuu, kyseinen sopimuspuoli joko:

.1 huolehtii menettelyn käynnistämisestä lainsäädäntönsä mukaisesti; tai

.2 antaa kyseisen aluksen hallinnolle sen lallussa mahdollisesti olevat tiedot ja todisteet siitä, että rikkomus on tapahtunut.

3 Seuraamusten, joista sopimuspuolen lainsäädännössä määrätään tämän artiklan mukaisesti, on oltava riittävän ankaria, jotta ne ehkäisevät kaikkialla tämän yleissopimuksen rikkomukset.

11 ARTIKLA

Alusten aiheeton viivyttäminen tai pysäyttäminen

1 Tehdään kaikki mahdolliset toimet, jotta alusta ei aiheettomasti pysäytetä tai viivytetä tämän yleissopimuksen 8, 9 tai 10 artiklan nojalla.

2 Jos alus pysäytetään tai sitä viivytetään aiheettomasti tämän yleissopimuksen 8, 9 tai 10 artiklan nojalla, alus on oikeutettu korvaukseen sille aiheutuneesta menetyksestä tai vahingosta.

12 ARTIKLA

Tiedonvälitys

Jokainen sopimuspuoli ilmoittaa järjestölle seuraavat tiedot, ja järjestö välittää ne tarvittaessa edelleen:

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.

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 to compensation for any loss or damage suffered.

ARTICLE 12

Communication of information

Each Party shall report to the Organization and the Organization shall

.1 luettelo aluskierrätyslaitoksista, joille on myönnetty lupa tämän yleissopimuksen mukaisesti ja jotka toimivat kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa;

.2 kyseisen sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisen / toimivaltaisten viranomaisten yhteystiedot, mukaan lukien yhden yhteyspisteen yhteystiedot;

.3 luettelo hyväksytyistä luokituslaitoksista ja nimetyistä katsastajista, jotka on valtuutettu toimimaan kyseisen sopimuspuolen puolesta aluskierrätyksen valvontaan liittyvien asioiden hallinnoinnissa tämän yleissopimuksen mukaisesti sekä hyväksytyille luokituslaitoksille tai nimetyille katsastajille siirrettyyn toimivaltaan liittyvät erityiset velvollisuudet ja ehdot;

.4 vuotuinen luettelo aluksista, jotka purjehtivat kyseisen sopimuspuolen lipun alla ja joille on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, mukaan lukien todistuskirjassa mainittu aluskierrätysyrityksen nimi ja aluskierrätyslaitoksen sijainti;

.5 vuotuinen luettelo kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövallan alaisuudessa kierrätetyistä aluksista;

.6 tiedot tämän yleissopimuksen rikkomisista; ja

.7 aluksia ja aluskierrätyslaitoksia kohtaan suunnatut toimet, joihin on ryhdytty kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa.

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.

13 ARTIKLA Tekninen apu ja yhteistyö

1 Sopimuspuolet sitoutuvat joko suoraan tai järjestön ja muiden kansainvälisten elinten kautta antamaan tarvittaessa alusten turvalliseen ja ympäristön kannalta asianmukaiseen kierrätykseen liittyvää tukea sopimuspuolille, jotka pyytävät teknistä apua:

.1 henkilöstön kouluttamiseksi;

.2 asiaankuuluvan teknologian ja asiaankuuluvien laitteiden ja laitosten saatavuuden varmistamiseksi;

ARTICLE 13 Technical assistance and co-operation

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 yhteisten tutkimus- ja kehitysohjelmien käynnistämiseksi; ja

.4 muihin sellaisiin toimiin ryhtymiseksi, joilla pyritään tämän yleissopimuksen ja siihen liittyvien järjestön laatimien ohjeistusten tehokkaaseen täytäntöönpanoon.

2 Sopimuspuolet sitoutuvat tekemään aktiivista yhteistyötä kansallisten lakiensa, määräystensä ja toimintatapojensa mukaisesti alusten turvallisessa ja ympäristön kannalta asianmukaisessa kierrätyksessä tarvittavien hallintajärjestelmien ja teknologian siirrossa.

14 ARTIKLA Riidanratkaisu

Sopimuspuolet ratkaisevat kaikki tämän yleissopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskevat keskinäiset riitansa neuvottelemalla tai muilla hyväksymillään rauhanomaisilla keinoilla, joita voivat olla tutkimusmenettely, sovittelu, sovintomenettely, välimiesmenettely, tuomioistuinmenettely tai turvautuminen alueellisiin elimiin tai järjestelyihin.

15 ARTIKLA Suhde kansainväliseen oikeuteen ja muihin kansainvälisiin sopimuksiin

1 Tämän yleissopimuksen määräykset eivät millään tavoin rajoita millekään valtiolle vuonna 1982 tehdyn Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen tai kansainvälisen merioikeuden vakiintuneiden säännösten nojalla kuuluvia oikeuksia ja velvollisuuksia.

2 Tämän yleissopimuksen määräykset eivät millään tavoin rajoita sopimuspuolille muiden asiaankuuluvien ja voimassa olevien kansainvälisten sopimusten nojalla kuuluvia oikeuksia ja velvollisuuksia.

16 ARTIKLA Allekirjoittaminen, ratifiointi, hyväksyminen ja liittyminen

.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 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 Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten kaikille valtioille järjestön päämajassa 1 päivän syyskuuta 2009 ja 31 päivän elokuuta 2010 välisen ajan, minkä jälkeen se on avoinna valtioille liittymistä varten.

2 Valtioista voi tulla tämän yleissopimuksen sopimuspuolia seuraavasti:

.1 valtio allekirjoittaa sen ilman ratifioimis- tai hyväksymisvaraamaa; tai

.2 valtio allekirjoittaa sen ratifioimis- tai hyväksymisvaraumin, mitä seuraa ratifioiminen tai hyväksyminen; tai

.3 valtio liittyy siihen.

3 Ratifiointi, hyväksyminen tai liittyminen tapahtuu tallettamalla sitä koskeva asiakirja pääsihteerin huostaan.

4 Jos valtioon kuuluu kaksi tai useampia alueita, joilla sovelletaan eri oikeusjärjestelmiä tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvissa asioissa, se voi allekirjoittamisen, ratifioinnin, hyväksymisen tai liittymisen yhteydessä antaa selityksen, jonka mukaan tätä yleissopimusta sovelletaan kaikkiin sen alueisiin tai vain yhteen tai useampaan niistä, ja selitystä voidaan muuttaa antamalla milloin tahansa uusi selitys.

5 Tämän artiklan 4 kohdan mukaisesta selityksestä ilmoitetaan kirjallisesti pääsihteerille, ja siinä mainitaan nimenomaisesti se alue tai ne alueet, joihin tätä yleissopimusta sovelletaan.

6 Ilmaistessaan suostumuksensa tulla tämän yleissopimuksen sitomaksi valtion tulee ilmoittaa, vaatiiko se aluskierrätys suunnitelman nimenomaista vai hiljaista hyväksyntää ennen kuin alus voidaan kierrättää sen aluskierrätyslaitoksessa/aluskierrätyslaitoksissa, jolle/joille on myönnetty lupa. Tätä ilmoitusta voidaan muuttaa jälkepäin ilmoittamalla asiasta pääsihteerille. Tällaisessa muutoksessa mainitaan muutoksen voimaantulopäivä.

17 ARTIKLA Voimaantulo

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.

ARTICLE 17 Entry into force

1 Tämä yleissopimus tulee voimaan 24 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona seuraavat ehdot täyttyvät:

.1 vähintään 15 valtiota on joko allekirjoittanut sen ilman ratifiointiin tai hyväksymiseen liittyviä varauksia tai tallettanut tarvittavan ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymiskirjan 16 artiklan mukaisesti;

.2 1 kohdan 1 alakohdassa mainittujen valtioiden yhteenlaskettu kauppalaivasto vastaa vähintään 40:ää prosenttia maailman kauppamerenkulun bruttovetoisuudesta; ja

.3 1 kohdan 1 alakohdassa mainittujen valtioiden yhteenlaskettu suurin vuotuinen aluskierrätyksen enimmäismäärä edeltävien 10 vuoden aikana on ollut vähintään kolme prosenttia samojen valtioiden yhteenlasketun kauppamerenkulun bruttovetoisuudesta.

2 Niiden valtioiden osalta, jotka ovat tallettaneet tätä yleissopimusta koskevan ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymiskirjan sen jälkeen, kun yleissopimuksen voimaantuloedellytykset ovat täyttyneet, mutta ennen yleissopimuksen voimaantulopäivää, ratifiointi, hyväksyminen tai liittyminen tulee voimaan tämän yleissopimuksen voimaantulopäivänä tai kolmen kuukauden kuluttua kyseisen asiakirjan tallettamispäivästä sen mukaan, kumpi päivistä on myöhempi.

3 Tämän yleissopimuksen voimaantulopäivän jälkeen talletetut ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymiskirjat tulevat voimaan kolmen kuukauden kuluttua niiden tallettamispäivästä.

4 Ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymiskirjat, jotka talletetaan sen päivän jälkeen, jona yleissopimukseen tehtävä muutos katsotaan hyväksytyksi 18 artiklan mukaisesti, koskevat yleissopimusta muutoksineen.

18 ARTIKLA Muutokset

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.

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 Tätä yleissopimusta voidaan muuttaa jommallakummalla seuraavissa kohdissa esitettävistä menettelyistä:

2 Muutokset järjestön käsittelyn jälkeen:

.1 Sopimuspuoli voi ehdottaa muutosta tähän yleissopimukseen. Muutosehdotus toimitetaan pääsihteerille, joka antaa sen tiedoksi sopimuspuolille ja järjestön jäsenille vähintään kuusi kuukautta ennen muutosehdotuksen käsittelyä.

.2 Edellä mainitulla tavalla tehty ja tiedoksi annettu muutosehdotus toimitetaan komitean käsiteltäväksi. Riippumatta siitä, ovatko sopimuspuolet järjestön jäseniä, niillä on oikeus osallistua muutosten käsittelyyn ja hyväksymiseen komiteassa.

.3 Muutokset hyväksytään läsnä olevien ja äänestävien sopimuspuolten kahden kolmasosan enemmistöllä komiteassa edellyttäen, että vähintään yksi kolmasosa sopimuspuolista on läsnä äänestyksessä.

.4 Pääsihteeri toimittaa 3 alakohdan mukaisesti hyväksytyistä muutoksista tiedon sopimuspuolille hyväksymistä varten.

.5 Muutos katsotaan hyväksytyksi seuraavissa tilanteissa:

5.1 Tämän yleissopimuksen artiklaan tehtävä muutos katsotaan hyväksytyksi sinä päivänä, jona kaksi kolmasosaa sopimuspuolista on ilmoittanut pääsihteerille hyväksyvänsä sen.

5.2 Liitteeseen tehtävä muutos katsotaan hyväksytyksi komitean muutoksen hyväksymisen yhteydessä asettaman määräajan päättyessä, ja tämä määräaika ei saa olla kymmentä kuukautta lyhyempi hyväksymispäivästä. Jos kyseiseen päivään mennessä enemmän kuin yksi kolmasosa sopimuspuolista on kuitenkin ilmoittanut pääsihteerille vastustavansa muutosta, sitä ei katsota hyväksytyksi.

.6 Muutos tulee voimaan seuraavin edellytyksin:

6.1 Tämän yleissopimuksen artiklaan tehty muutos tulee voimaan niiden sopimuspuolten osalta, jotka ovat ilmoittaneet hyväksyvänsä sen, kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä,

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:

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.

jona muutos katsotaan hyväksytyksi .5 alakohdan 1 alakohdan mukaisesti.

6.2 Liitteeseen tehty muutos tulee voimaan kaikkien sopimuspuolten osalta kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona muutos katsotaan hyväksytyksi, lukuun ottamatta sopimuspuolta, joka

6.2.1 on ilmoittanut vastustavansa muutosta .5 alakohdan 2 alakohdan mukaisesti eikä ole peruuttanut tällaista vastalauseita; tai

6.2.2 on ilmoittanut pääsihteerille ennen tällaisen muutoksen voimaantuloa, että muutos tulee voimaan sen osalta ainoastaan myöhemmin annettavan hyväksymisilmoituksen jälkeen.

6.3 Sopimuspuoli, joka on esittänyt vastalauseen .6 alakohdan 2 alakohdan 1 alakohdan mukaisesti, voi myöhemmin ilmoittaa pääsihteerille hyväksyvänsä muutoksen. Tällainen muutos tulee voimaan kyseisen sopimuspuolen osalta kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona se on antanut hyväksymisilmoituksensa, tai muutoksen voimaantulopäivänä sen mukaan, kumpi päivistä on myöhempi.

6.4 Jos sopimuspuoli, joka on antanut .6 alakohdan 2 alakohdan 2 alakohdassa tarkoitetun ilmoituksen, ilmoittaa pääsihteerille hyväksyvänsä muutoksen, tällainen muutos tulee voimaan kyseisen sopimuspuolen osalta kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona se on antanut hyväksymisilmoituksensa, tai muutoksen voimaantulopäivänä sen mukaan, kumpi päivistä on myöhempi.

3 Konferenssin tekemä muutos:

.1 Järjestö kutsuu sopimuspuolen pyynnöstä, jota kannattaa vähintään kolmasosa sopimuspuolista, koolle sopimuspuolten konferenssin käsittelemään tähän yleissopimukseen tehtäviä muutoksia.

.2 Pääsihteeri toimittaa tällaisen konferenssin tekemästä muutoksesta, joka on hyväksytty kahden kolmasosan enemmistöllä läsnä olevista ja äänestävästä sopimuspuolista, tiedon kaikille sopimuspuolille hyväksymistä varten.

.3 Jollei konferenssi toisin päättä, muutos katsotaan hyväksytyksi ja se tulee voimaan 2

.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 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

kohdan 5 ja 6 alakohdissa määriteltyjen menettelyjen mukaisesti.

4 Sopimuspuolta, joka on kieltäytynyt hyväksymästä liitteeseen tehtävää muutosta, ei katsota sopimuspuoleksi kyseisen muutoksen soveltamisen osalta.

5 Kaikki tämän artiklan mukaiset ilmoitukset annetaan pääsihteerille kirjallisina.

6 Pääsihteeri ilmoittaa sopimuspuolille ja järjestön jäsenille:

.1 kaikista voimaan tulevista muutoksista ja niiden voimaantulopäivistä sekä yleisesti että erikseen kunkin sopimuspuolen osalta; ja

.2 kaikista tämän artiklan mukaisesti annetuista ilmoituksista.

19 ARTIKLA Irtisanominen

1 Mikä tahansa sopimuspuoli voi milloin tahansa irtisanoa tämän yleissopimuksen, kun sen voimaantulosta kyseisen sopimuspuolen osalta on kulunut kaksi vuotta.

2 Irtisanominen tapahtuu antamalla pääsihteerille kirjallinen ilmoitus, ja se tulee voimaan yhden vuoden kuluttua sen vastaanottamisesta tai myöhempanä ilmoituksessa mainittavana ajankohtana.

20 ARTIKLA Tallettaja

1 Tämä yleissopimus talletetaan pääsihteerin huostaan, ja hän toimittaa tämän

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

.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

yleissopimuksen oikeaksi vahvistetut kopiot kaikille valtioille, jotka ovat allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen tai liittyneet siihen.
2 Muualla tässä yleissopimuksessa määriteltyjen tehtäviensä lisäksi pääsihteeri:

.1 ilmoittaa kaikille tämän yleissopimuksen allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille:

1.1 jokaisesta uudesta allekirjoituksesta tai ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymiskirjan tallettamisesta sekä näiden päivämääristä;

1.2 tämän yleissopimuksen voimaantulopäivästä;

1.3 tämän yleissopimuksen irtisanomiseksi talletetusta asiakirjasta ja sen vastaanottamispäivästä sekä päivästä, jona irtisanominen tulee voimaan; ja

1.4 muista tämän yleissopimuksen mukaisesti vastaanotetuista selityksistä ja ilmoituksista; ja

.2 toimittaa heti tämän yleissopimuksen tultua voimaan sen tekstin Yhdistyneiden kansakuntien sihteeristölle rekisteröitäväksi ja julkaistavaksi Yhdistyneiden kansakuntien peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

21 ARTIKLA **Kielet**

Tämä yleissopimus on tehty yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä alkuperäiskappaleena, jonka jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.
TEHTY HONGKONGISSA KIINASSA viidentenätoista päivänä toukokuuta vuonna kaksituhattayhdeksän.
TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet ovat, siihen asianmukaisesti hallitustensa valtuuttamina, allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

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.

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.

LIITE

ALUSTEN TURVALLISTA JA YMPÄRISTÖN KANNALTA ASIANMUKAISTA KIIERRÄTYSTÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT

1 LUKU – YLEISET MÄÄRÄYKSET

1 sääntö – Määritelmät

Tässä liitteessä:

1 *'Pätevällä henkilöllä'* tarkoitetaan henkilöä, jolla on asianmukainen pätevyys ja koulutus sekä riittävästi tietoa, kokemusta ja taitoa kyseessä olevan työn suorittamiseksi. Pätevä henkilö voi erityisesti olla koulutuksen saanut työntekijä tai johtavassa asemassa oleva työntekijä, joka pystyy tunnistamaan ja arvioimaan ammatillisia vaaroja tai riskejä sekä työntekijöiden altistumista mahdollisesti vaarallisille materiaaleille tai vaarallisille olosuhteille aluskierrätyslaitoksessa ja joka pystyy yksilöimään tarvittavan suojelun ja toteuttavat varotoimet kyseisten vaarojen, riskien tai altistumisten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Toimivaltainen viranomainen voi määritellä asianmukaiset perusteet tällaisten henkilöiden määrittämiseksi ja vahvistaa heille annettavat tehtävät.

2 *'Työnantajalla'* tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka työllistää yhden tai useamman aluskierrätykseen osallistuvan työntekijän.

3 *'Olemassa olevalla aluksella'* tarkoitetaan alusta, joka ei ole uusi alus.

4 *'Uudella aluksella'* tarkoitetaan alusta,:

.1 jonka rakentamista koskeva sopimus on tehty tämän yleissopimuksen voimaantulopäivänä tai sen jälkeen; tai

.2 josta rakentamista koskevaa sopimusta ei ole ja jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa tämän yleissopimuksen voimaantulopäivänä tai kuuden kuukauden kuluessa voimaantulopäivästä; tai

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, 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

.3 joka toimitetaan tämän yleissopimuksen voimaantulopäivänä tai 30 kuukauden kuluessa voimaantulopäivästä.

5 '*Uudella asennuksella*' tarkoitetaan järjestelmien, laitteistojen, eristyksen tai muun materiaalin asentamista alukseen tämän yleissopimuksen voimaantulopäivän jälkeen.

6 '*Turvallisella suljetulla tilalla*' tarkoitetaan tilaa, joka täyttää seuraavat edellytykset:

.1 ilman happipitoisuus ja helposti syttyvien höyryjen pitoisuus ovat turvallisissa rajoissa;

.2 ilmassa olevat myrkylliset materiaalit ovat sallittujen pitoisuuksien rajoissa; ja

.3 pätevän henkilön hyväksymän työn mahdollisista jäämistä ja materiaaleista ei aiheudu myrkyllisten materiaalien hallitsemattomia päästöjä tai helposti syttyvien höyryjen vaarallisia pitoisuuksia vallitsevissa ilmaolosuhteissa, kun niitä ylläpidetään ohjeiden mukaisesti.

7 '*Tulityöturvallisella tilalla*' tarkoitetaan tilaa, joka täyttää seuraavat edellytykset:

.1 tila on turvallinen, se ei ole räjähdysherkkä ja se on myös kaasusta vapaa siten, että siellä voidaan käyttää valokaari- tai kaasuhitsauslaitteita, leikkaus- tai polttolaitteita tai muunlaista avotulta sekä lämmitystä, hiontaa tai toimintoja, joissa syntyy kipinöitä;

.2 turvallista suljettua tilaa koskevat 1 säännön 6 kohdan vaatimukset;

.3 vallitsevat ilmaolosuhteet eivät muutu tulityön tuloksena; ja

.4 kaikki viereiset tilat on puhdistettu, tehty palamattomiksi tai käsitelty riittävästi, jotta voidaan estää tulipalon syttyminen tai leviäminen.

8 '*Aluksen omistajalla*' tarkoitetaan aluksen omistajaksi rekisteröityä henkilöä, henkilöitä tai yritystä tai, rekisteröinnin puuttuessa, aluksen omistavaa henkilöä, henkilöitä tai yritystä tai mitä tahansa muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten hoitoyhtiötä tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtiajaa, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnasta aluksen omistajalta. Jos kyseessä on kuitenkin valtion omistama alus, jonka toiminnasta vastaava yritys on rekisteröity kyseisessä valtiossa aluksen liikenteenharjoittajaksi, 'omistajalla' tarkoitetaan tällaista yritystä. Tämä termi kattaa myös ne, jotka omistavat aluksen rajoitetun ajan ennen

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:

.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

sen myyntiä tai luovutusta aluskierrätyslaitokseen.

9 *'Laitoksen tarkastuksella'* tarkoitetaan aluskierrätyslaitoksen tarkastusta sen varmistamiseksi, että laitoksen kunto on todennetuissa asiakirjoissa esitetyn mukainen.
10 *'Loppuunsaattamisilmoituksella'* tarkoitetaan aluskierrätyslaitoksen antamaa vahvistusta siitä, että aluskierrätys on saatettu loppuun tämän yleissopimuksen mukaisesti.

11 *'Säiliöaluksella'* tarkoitetaan öljysäiliöalusta sellaisena kuin se on määritelty alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn yleissopimuksen (MARPOL 73/78 -yleissopimuksen) I liitteessä tai NLS-säiliöalusta sellaisena kuin se on määritelty kyseisen yleissopimuksen II liitteessä.

12 *'Työntekijällä'* tarkoitetaan kaikkia henkilöitä, jotka työskentelevät säännöllisesti tai tilapäisesti työsuhteessa, mukaan lukien urakoitsijoiden henkilöstö.

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.

2 sääntö – Yleinen sovellettavuus

Jollei nimenomaisesti muuta määrätä, alusten suunnittelu, rakentaminen, katsastus, todistuskirjojen antaminen, toiminta ja kierrätys tapahtuvat tämän liitteen määräysten mukaisesti.

3 sääntö – Suhteet muihin standardeihin, suosituksiin ja ohjeisiin

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

Sopimuspuolet ryhtyvät toimiin tämän liitteen sääntöjen vaatimusten täytäntöön panemiseksi ottaen huomioon Kansainvälisen työjärjestön laatimat asiaankuuluvat ja sovellettavat standardit, suositukset ja ohjeet sekä asiaankuuluvat ja sovellettavat tekniset standardit, suositukset ja ohjeet, jotka on laadittu vaarallisten jätteiden maanrajan ylittävien siirtojen ja käsittelyn valvontaa koskevan Baselin yleissopimuksen nojalla.

2 LUKU – ALUKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

A osa – Alusten suunnittelu, rakentaminen, toiminta ja ylläpito

4 sääntö – Alusten vaarallisten materiaalien valvonta

Tämän yleissopimuksen 1 liitteessä määriteltyjen vaatimusten mukaisesti jokainen sopimuspuoli:

.1 kieltää 1 liitteessä lueteltujen vaarallisten materiaalien asentamisen tai käytön ja/tai rajoittaa niiden asentamista tai käyttöä aluksissa, joilla on oikeus purjehtia sen lipun alla tai jotka toimivat sen määräysvallassa; ja

.2 kieltää tällaisten materiaalien asentamisen tai käytön ja/tai rajoittaa niiden asentamista tai käyttöä aluksissa, kun ne ovat kyseisen sopimuspuolen satamissa, telakoilla, laivankorjaustelakoilla tai avomeriterminalaaleissa, ja ryhtyy tehokkaiisiin toimiin sen varmistamiseksi, että tällaiset alukset noudattavat näitä vaatimuksia.

5 sääntö – Vaarallisten materiaalien luettelo

1 Jokaisella uudella aluksella on oltava vaarallisten materiaalien luettelo. Hallinto tai sen valtuuttama henkilö tai luokituslaitos vahvistaa luettelon ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset, mukaan lukien niihin mahdollisesti sisältyvät raja-arvot ja

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

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

poikkeukset. Vaarallisten materiaalien luettelo on aluskohtainen, ja siinä vähintään:

.1 määritellään I osassa tämän yleissopimuksen 1 ja 2 lisäyksissä luetellut ja aluksen rakenteeseen tai laitteistoon sisältyvät vaaralliset materiaalit, niiden sijainti ja arvioidut määrät; ja

.2 selvennetään, että alus täyttää 4 säännön vaatimukset.

2 Olemassa olevien alusten on täytettävä 1 kohdan vaatimukset niin pitkälti kuin se on käytännössä mahdollista viimeistään viiden vuoden kuluttua tämän yleissopimuksen voimaantulosta tai ennen alusten kierrätykseen menoa, jos tämä tapahtuu aikaisemmin, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset ja järjestön katsastusta ja todistuskirjojen antamista koskeva yhdenmukaistettu järjestelmä.

Vähintään 1 lisäyksessä luetellut vaaralliset materiaalit on osoitettava luettelo laadittaessa. Olemassa olevien alusten osalta on laadittava suunnitelma, jossa kuvataan silmämääräinen / näytteenottoon perustuva tarkastus, jonka perusteella vaarallisten materiaalien luettelo laaditaan ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset.

3 Vaarallisten aineiden luettelon I osaa ylläpidetään ja päivitetään asianmukaisesti aluksen koko toiminnan ajan siten, että otetaan huomioon 2 lisäyksessä tarkoitettuja vaarallisia materiaaleja sisältävät uudet asennukset ja asiaan liittyvät muutokset aluksen rakenteessa ja laitteistossa sekä järjestön laatimat ohjeistukset.

4 Sen lisäksi, että I osaa ylläpidetään ja päivitetään asianmukaisesti, luettelo on ennen aluskierrätystä lisättävä toiminnassa syntyneitä jätteitä koskeva II osa ja varastoja koskeva III osa, ja hallinnon tai sen valtuuttaman henkilön tai luokituslaitoksen on todennettava luettelo ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset.

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 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

6 sääntö – Menettely muutosten ehdottamiseksi 1 ja 2 liitteisiin

1 Sopimuspuoli voi ehdottaa muutosta 1 lisäykseen ja/tai 2 lisäykseen tämän säännön mukaisesti. Järjestö käsittelee muutosehdotuksen 18 artiklan 2 kohdan ja tämän säännön mukaisesti.

2 Kun järjestö vastaanottaa ehdotuksen, se ilmoittaa siitä myös Yhdistyneille kansakunnille ja sen erityisjärjestöille, järjestön kanssa sopimuksia tehneille hallitustenvälisille järjestöille, ja järjestössä neuvoo antavassa asemassa oleville kansalaisjärjestöille, ja saattaa sen näiden saataville.

3 Komitea perustaa teknisen ryhmän 7 säännön mukaisesti tarkastelemaan tämän säännön 1 kohdan mukaisesti toimitettuja ehdotuksia.

4 Tekninen ryhmä tarkastelee ehdotusta ja jonkin asianomaisen yhteisön mahdollisesti toimittamia lisätietoja, joita ovat muun muassa muiden kansainvälisten elinten materiaaliluetteloistaan tai vaarallisten aineiden luetteloistaan tekemät päätökset, ja arvioi, aiheutuuko kyseisestä vaarallisesta materiaalista tämän yleissopimuksen mukaisia todennäköisesti merkittäviä haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle tai ympäristölle siten, että 1 tai 2 lisäyksen muuttaminen on perusteltua, ja raportoi tästä komitealle. Tältä osin:

.1 Teknisen ryhmän tarkastelun on sisällettävä:

1.1 arvio siitä, kuinka todennäköisesti kyseisestä vaarallisesta materiaalista aiheutuu ryhmälle toimitettujen tietojen tai muiden ryhmän tietoon saatettujen oleellisten tietojen perusteella tämän yleissopimuksen mukaisia merkittäviä haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle tai ympäristölle;

1.2 arvio siitä, miten ehdotetut valvontatoimenpiteet tai teknisen ryhmän mahdollisesti harkitsevat muut valvontatoimenpiteet saattavat alentaa riskiä;

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 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

1.3 valvontatoimenpiteiden teknisestä toteutettavuudesta saatavilla olevien tietojen tarkastelu;

1.4 niiden tietojen tarkastelu, joita on saatavilla tällaisten valvontatoimenpiteiden käyttöönotosta aiheutuvista muista vaikutuksista, jotka liittyvät:

- ympäristöön;
- ihmisten, mukaan lukien merenkulkijoiden ja työntekijöiden, terveyteen ja turvallisuuteen; ja
- kansainväliselle merenkululle ja muille asiaankuuluville aloille aiheutuviin kustannuksiin;

1.5 valvonnan kohteena olevalle vaaralliselle materiaalille saatavilla olevien sopivien vaihtoehtojen tarkastelu, mukaan lukien vaihtoehtojen mahdollisten riskien tarkastelu;

1.6 vaarallisesta materiaalista kierrätysprosessin aikana aiheutuvien riskien tarkastelu; ja

1.7 soveltuvien raja-arvojen ja mahdollisten hyödyllisten tai tarpeellisten poikkeuksien tarkastelu.

.2 Jos tekninen ryhmä toteaa, että kyseisestä vaarallisesta materiaalista todennäköisesti aiheutuu tämän yleissopimuksen mukaisia merkittäviä haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle tai ympäristölle, täydellisen tieteellisen varmuuden puuttumista ei saa käyttää syynä, joka estää ryhmää jatkamasta ehdotuksen arviointia.

.3 Teknisen ryhmän raportti on annettava kirjallisena, ja siinä on otettava huomioon kaikki .1 alakohdassa mainitut arviot ja tarkastelut lukuun ottamatta sitä, että tekninen ryhmä voi päättää olla jatkamatta .1 alakohdan 2 ja 7 alakohdissa kuvattuja arvioita ja tarkasteluja, jos se .1 alakohdan 1 alakohdan mukaisen arvioinnin jälkeen päättää, ettei ehdotuksen jatkotarkastelu ole perusteltua.

.4 Teknisen ryhmän raportin on sisällettävä muun muassa suositus siitä, onko tämän yleissopimuksen mukainen kansainvälinen valvonta perusteltua kyseisen vaarallisen materiaalin osalta, ja suositus kattavassa ehdotuksessa esitettyjen erityisten valvontatoimien soveltuvuudesta tai muista

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
- 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

valvontatoimista, joiden se uskoo olevan soveltuvampia.

5 Komitea päättää teknisen ryhmän raportin huomioon ottaen, hyväksyykö se ehdotusta 1 tai 2 lisäyksen muuttamiseksi tai niihin tarvittaessa tehtyjä muutoksia. Kaikissa muutosehdotuksissa on määriteltävä muutoksen soveltaminen aluksiin, joille on annettu todistuskirja tämän yleissopimuksen mukaisesti ennen muutoksen voimaantuloa. Jos raportissa todetaan, että kyseisestä vaarallisesta materiaalista todennäköisesti aiheutuu tämän yleissopimuksen mukaisia merkittäviä haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle tai ympäristölle, täydellisen tieteellisen varmuuden puuttumista ei saa käyttää syynä, joka estää tekemästä päätöstä vaarallisen materiaalin sisällyttämisestä 1 tai 2 lisäykseen. Päätös olla hyväksymättä ehdotusta ei estä tiettyä vaarallista materiaalia koskevan uuden ehdotuksen tekemistä, jos esille tulee uutta tietoa.

7 sääntö – Tekniset ryhmät

1 Komitea voi tarpeen mukaan perustaa yhden tai useampia teknisiä ryhmiä 6 säännön mukaisesti. Tekniseen ryhmään voi kuulua sopimuspuolten edustajia, järjestön jäseniä, Yhdistyneiden kansakuntien ja sen erityisjärjestöjen edustajia, järjestön kanssa sopimuksia tehneiden hallitustenvälisten

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 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,

järjestöjen edustajia, ja järjestössä neuvoa antavassa asemassa olevien kansalaisjärjestöjen edustajia, ja näihin tulisi mielellään kuulua laitosten ja laboratorioiden edustajia, joilla on asiantuntemusta aineiden ympäristövaikutuksista, terveydelle vaarallisista vaikutuksista, meribiologiasta, ihmisten terveydestä, talouden analysoinnista, riskien hallinnasta, laivanrakennuksesta, kansainvälisestä merenkulusta, työterveydestä ja turvallisuudesta ja muilta aloilta, joiden tuntemusta ehdotuksen teknisten ansioiden objektiivinen tarkastelu edellyttää.

2 Komitea päättää teknisten ryhmien tehtäviä, organisaatiota, osallistumista ja toimintaa koskevista ehdoista. Tällaisten ehtojen on suojattava mahdollisesti toimitettavia luottamuksellisia tietoja. Tekniset ryhmät voivat kokoontua tarpeen mukaan, mutta ne pyrkivät työskentelemään kirjallisen tai sähköisen yhteydenpidon tai tarvittaessa muiden viestintävälineiden välityksellä.

3 Ainoastaan sopimuspuolten edustajat voivat osallistua komitealle 6 säännön mukaisesti mahdollisesti annettavan suosituksen laadintaan. Tekninen ryhmä pyrkii saavuttamaan yksimielisyyden sopimuspuolten edustajien välillä. Jos yksimielisyyteen ei ole mahdollista päästä, tekninen ryhmä antaa tiedoksi vähemmistönä olevien edustajien näkemykset.

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 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.

B osa – Valmistautuminen aluskierrätykseen

8 sääntö – Yleiset vaatimukset

Aluksen kierrätystä koskevat seuraavat vaatimukset:

.1 kierrätys tehdään ainoastaan aluskierrätyslaitoksissa:
.1 joille on myönnetty lupa tämän yleissopimuksen mukaisesti; ja

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:

.2 joille on myönnetty täysimääräinen lupa suorittaa kaikki aluskierrätystoiminnot, jotka aluskierrätysuunnitelmassa määrätään suoritettaviksi siinä määritellyssä aluskierrätyslaitoksessa / määritellyissä aluskierrätyslaitoksissa;

.2 ennen aluskierrätyslaitokseen saapumista minimoidaan aluksella olevien lastijäämien, jäljellä olevan polttoöljyn sekä alukselle jäävien jätteiden määrä;

.3 säiliöaluksen ollessa kyseessä alus tuodaan aluskierrätyslaitokseen siten, että sen lastitilat ja pumpputila(t) ovat sellaisessa kunnossa, että ne voidaan todeta turvallisiksi suljetuiksi tiloiksi tai tulityöturvallisiksi tai molemmiksi sen sopimuspuolen kansallisten lakien, määräysten ja toimintatapojen mukaisesti, jonka lainkäyttövallassa aluskierrätyslaitos toimii;

.4 aluskierrätyslaitokselle toimitetaan kaikki saatavilla olevat alusta koskevat tiedot 9 säännössä edellytetyn aluskierrätysuunnitelman laatimiseksi;

.5 aluksella on 5 säännössä edellytetty luettelo; ja

.6 alukselle on annettu hallinnolta tai sen hyväksymältä luokituslaitokselta todistuskirjan kierrätyskelpoisuudesta ennen aluskierrätystoimintojen aloittamista.

9 sääntö – Aluskierrätysuunnitelma

Aluskierrätyslaitos laatii/Aluskierrätyslaitokset laativat aluskohtaisen aluskierrätysuunnitelman ennen aluksen kierrättämistä ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset.

Aluskierrätysuunnitelman on täytettävä seuraavat vaatimukset:

.1 sen laadinnassa otetaan huomioon aluksen omistajan antamat tiedot;

.2 se laaditaan aluskierrätyslaitokselle luvan myöntäneen sopimuspuolen hyväksymällä kielellä, ja jos käytetty kieli on jokin muu kuin englanti, ranska tai espanja, aluskierrätysuunnitelma on käännettävä jollekin

.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 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

näistä kielistä, paitsi jos hallinto katsoo sen tarpeettomaksi;

.3 se sisältää tiedot muun muassa turvallisten suljettujen tilojen ja tulityöturvallisten olosuhteiden luomisesta, ylläpidosta ja seurannasta ja tiedot siitä, miten materiaalien, mukaan lukien vaarallisten materiaalien luettelossa mainittujen materiaalien, tyyppiä ja määrää käsitellään;

.4 se on joko hiljaisesti tai nimenomaisesti aluskierrätyslaitokselle luvan myöntäneen toimivaltaisen viranomaisen hyväksymä 16 artiklan 6 kohdan mukaan tallennetun ilmoituksen mukaisesti. Toimivaltainen viranomainen lähettää aluskierrätys suunnitelman vastaanottamisesta kirjallisen ilmoituksen aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja hallinnolle kolmen (3) työpäivän kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta 24 säännön mukaisesti. Tämän jälkeen:

.1 jos sopimuspuoli vaatii aluskierrätys suunnitelman nimenomaista hyväksymistä, toimivaltainen viranomainen lähettää kirjallisen ilmoituksen päätöksestään hyväksyä tai hylätä aluskierrätys suunnitelma aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja hallinnolle; ja

.2 jos sopimuspuoli vaatii aluskierrätys suunnitelman hiljaista hyväksyntää, vastaanotto ilmoituksessa mainitaan 14 päivän tarkasteluajan päättymispäivä. Toimivaltainen viranomainen ilmoittaa aluskierrätys suunnitelmasta mahdollisesti esitetyistä kirjallisista vastalauseista aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja hallinnolle tämän 14 päivän tarkasteluajan kuluessa. Jos tällaista kirjallista vastalauseita ei ole esitetty, aluskierrätys suunnitelma katsotaan hyväksytyksi;

.5 .4 alakohdan mukaisesti hyväksytty suunnitelma toimitetaan hallinnon, sen nimeämien katsastajien tai sen hyväksymän luokituslaitoksen saataville tarkastusta varten; ja

.6 useampaa kuin yhtä aluskierrätyslaitosta käytettäessä mainitaan käytettävät aluskierrätyslaitokset ja eritellään kussakin luvan saaneessa aluskierrätyslaitoksessa tapahtuvat aluskierrätystoiminnot ja niiden järjestys.

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 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

C osa – Katsastukset ja todistuskirjojen antaminen

10 sääntö – Katsastukset

1 Tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluville aluksille tehdään seuraavassa eriteltyt katsastukset:

.1 peruskatsastus ennen aluksen käyttöönottoa tai ennen vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan kansainvälisen todistuskirjan myöntämistä. Tässä katsastuksessa on todennettava, että 5 säännössä edellytettävän luettelon I osa vastaa tämän yleissopimuksen vaatimuksia;

.2 määräaikaiskatsastus hallinnon vahvistamin väliajoin, jotka eivät saa ylittää viittä vuotta. Tässä katsastuksessa on todennettava, että 5 säännössä edellytettävän vaarallisten materiaalien luettelon I osa vastaa tämän yleissopimuksen vaatimuksia;

.3 lisäkatsastus, joka olosuhteiden mukaan on joko yleinen tai osittainen, voidaan suorittaa aluksen omistajan pyynnöstä rakenteen, laitteiston, järjestelmien, asennusten, järjestelyjen ja materiaalien muutoksen, korvauksen tai merkittävän korjauksen jälkeen. Katsastuksessa on pystyttävä varmistamaan, että kaikki tällaiset muutokset, korvaukset tai merkittävät korjaukset on tehty niin, että alus on edelleen tämän yleissopimuksen vaatimusten mukainen, ja että luettelon I osaa muutetaan tarpeen mukaan; ja

.4 loppukatsastus ennen aluksen poistamista käytöstä ja ennen kuin aluksen kierrätys on alkanut. Tässä katsastuksessa on todennettava, että:

.1 5 säännön 4 kohdassa edellytettävä vaarallisten materiaalien luettelo on tämän yleissopimuksen vaatimusten mukainen ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset;

.2 9 säännössä edellytettävän aluskierrätysuunnitelman tiedot vastaavat

.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.

Part C – Surveys and certification Regulation

10 – Surveys

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

asianmukaisesti vaarallisten materiaalien luettelossa esiintyviä tietoja, joita edellytetään 5 säännön 4 kohdassa, ja sisältävät tiedot turvallisten suljettujen tilojen ja tulityöturvallisten olosuhteiden luomisesta, ylläpidosta ja seurannasta; ja

.3

aluskierrätyslaitoksella/aluskierrätyslaitoksilla, jossa/joissa alus kierrätetään, on voimassa oleva lupa tämän yleissopimuksen mukaisesti.

2 Hallinnon virkamiehet suorittavat tämän yleissopimuksen määräysten noudattamiseksi tarvittavat alusten katsastukset ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset. Hallinto voi kuitenkin siirtää katsastukset tähän tarkoitukseen nimettyjen katsastajien tai sen hyväksymien luokituslaitosten tehtäväksi.

3 Hallinnon, joka 2 kohdan mukaisesti nimeää katsastajat tai hyväksyy luokituslaitokset suorittamaan katsastuksia, antaa tällaisille nimetyille katsastajille tai hyväksytyille luokituslaitoksille ainakin seuraavat valtuudet:

.1 valtuus vaatia katsastamaansa alusta noudattamaan tämän yleissopimuksen määräyksiä; ja

.2 valtuus suorittaa katsastuksia ja tarkastuksia sopimuspuolena olevan satamavaltion asianomaisten viranomaisten pyynnöstä.

4 Kyseisellä hallinnolla on joka tapauksessa vastuu varmistaa katsastuksen täydellisyys ja tehokkuus, ja se toteuttaa kaikki tarvittavat järjestelyt sen varmistamiseksi, että tämä velvollisuus täytetään.

5 Peruskatsastukset ja määräaikaikatsastukset tulisi sovittaa yhteen järjestön muissa sovellettavissa säädöksissä vaadittavien katsastusten kanssa.

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, 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

11 sääntö – Todistuskirjojen myöntäminen ja vahvistaminen

1 Joko hallinto tai sen valtuuttama henkilö tai luokituslaitos antaa vaarallisten materiaalien luetteloja koskevan kansainvälisen todistuskirjan 10 säännön mukaisesti hyväksytysti loppuun suoritettun perus- tai määräaikaikatsastuksen jälkeen kaikille aluksille, joihin sovelletaan 10 sääntöä lukuun ottamatta olemassa olevia aluksia, joille suoritetaan sekä perus- että loppukatsastus samanaikaisesti, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset.

2 Joko hallinto tai sen valtuuttama henkilö tai luokituslaitos aluksen omistajan pyynnöstä vahvistaa 1 kohdan mukaisesti annetun vaarallisten materiaalien luetteloja koskevan kansainvälisen todistuskirjan sen jälkeen, kun lisäkatsastus on suoritettu hyväksytysti loppuun 10 säännön mukaisesti.

3 Sen estämättä mitä 14 säännön 2 kohdassa ja 10 säännön 1 kohdan 2 alakohdan vaatimuksista määrätään, jos määräaikaikatsastus suoritetaan loppuun olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymistä edeltävän kolmen kuukauden aikana, uusi todistuskirja on voimassa määräaikaikatsastuksen loppuun suorittamisen päivästä alkaen päivään, joka on enintään viisi vuotta olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä.

4 Jos määräaikaikatsastus suoritetaan loppuun olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivän jälkeen, uusi todistuskirja on voimassa määräaikaikatsastuksen loppuun suorittamisen päivästä alkaen päivään, joka on enintään viisi vuotta olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä.

5 Jos määräaikaikatsastus suoritetaan loppuun yli kolme kuukautta ennen olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää, uusi todistuskirja on voimassa määräaikaikatsastuksen loppuun suorittamisen päivästä alkaen päivään, joka on enintään viisi

by other applicable statutory instruments of the Organization.

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 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.

vuotta määräaikaikatsastuksen loppuun suorittamisen päivästä.

6 Jos todistuskirja annetaan alle viiden vuoden jaksoksi, hallinto voi jatkaa sen voimassaoloa sen päättämispäivän jälkeen 10 säännön 1 kohdan 2 alakohdassa mainitun enimmäisajan verran.

7 Jos määräaikaikatsastus on suoritettu loppuun ja uutta todistuskirjaa ei voida myöntää tai antaa aluksella säilytettäväksi ennen olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättämispäivää, hallinnon valtuuttama henkilö tai luokituslaitos voi vahvistaa olemassa olevan todistuskirjan, ja tällaisen todistuskirjan katsotaan olevan voimassa enintään viiden kuukauden lisäajan voimassaolon päättämispäivästä.

8 Jos alus ei todistuskirjan voimassaoloajan päättyessä ole siinä satamassa, jossa se on määräaikaikatsastaa, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloaikaa, mutta tämä jatkoajaksi myönnetään ainoastaan sitä varten, että alus voi päättää matkansa siihen satamaan, jossa se on määräaikaikatsastaa, ja tällöinkin ainoastaan tapauksissa, joissa jatkoajan myöntäminen vaikuttaa oikeutetulta ja kohtuulliselta.

Todistuskirjan voimassaoloaikaa ei saa jatkaa yli kolmella kuukaudella, eikä alus, jolle tällainen jatkoajaksi on myönnetty, saa katsastussatamaan saapumisen jälkeen lähteä kyseisestä satamasta tällaisen jatkoajan perusteella ilman uutta todistuskirjaa. Kun määräaikaikatsastus on suoritettu loppuun, uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan ennen jatkoajan myöntämistä olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättämispäivästä.

9 Jos lyhyillä matkoilla liikennöivälle alukselle myönnetyn todistuskirjan voimassaoloaikaa ei ole jatkettu tämän säännön edellä olevien määräysten mukaisesti, hallinto voi jatkaa sitä vielä enintään yhdellä kuukaudella todistuskirjaan merkitystä voimassaolon päättämispäivästä. Kun määräaikaikatsastus on suoritettu loppuun, uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan ennen jatkoajan myöntämistä olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättämispäivästä.

10 Hallinnon määrittelemissä erityistilanteissa uutta todistuskirjaa ei tarvitse päivätä olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon

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 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

päättymispäivästä alkaen, kuten edellytetään tämän säännön 4, 8 tai 9 kohdissa. Näissä erityisolosuhteissa uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan määräaikaikatsastuksen loppuun suorittamisen päivästä.

11 Joko hallinto tai sen valtuuttama henkilö tai luokituslaitos antaa kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan 10 säännön määräysten mukaisesti hyväksytysti loppuun suoritettua loppukatsastuksen jälkeen kaikille aluksille, joihin 10 sääntöä sovelletaan, ottaen huomioon aluskierrätyslaitokselle annetun luvan ja järjestön laatimat ohjeistukset.

12 Muiden sopimuspuolten on hyväksyttävä sopimuspuolen määräysvallassa myönnetty todistuskirja ja pidettävä sitä kaikkiin tämän yleissopimuksen kattamiin tarkoituksiin yhtä pätevänä kuin niiden itsensä myöntämää todistuskirjaa. Joko hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama henkilö tai luokituslaitos myöntää todistuskirjoja tai vahvistaa ne. Hallinnolla on joka tapauksessa täysi vastuu todistuskirjasta.

12 sääntö – Toisen sopimuspuolen myöntämä tai vahvistama todistuskirja

1 Toinen sopimuspuoli voi hallinnon pyynnöstä teettää aluksen katsastuksen, ja jos se toteaa, että tämän yleissopimuksen määräyksiä on noudatettu, myöntää todistuskirjan tai valtuuttaa

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.

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

sen myöntämisen alukselle sekä tarvittaessa vahvistaa kyseisen todistuskirjan tai valtuuttaa sen vahvistamisen alukselle tämän liitteen mukaisesti.

2 Todistuskirjan ja katsastusraportin kopiot toimitetaan mahdollisimman pian pyynnön esittäneelle hallinnolle.

3 Näin myönnettyssä todistuskirjassa on maininta siitä, että se on myönnetty hallinnon pyynnöstä, ja sillä on sama todistusvoima kuin hallinnon myöntämällä todistuskirjalla ja se on tunnustettava samalla tavalla.

4 Todistuskirjaa ei myönnetä alukselle, jolla on oikeus purjehtia sellaisen valtion lipun alla, joka ei ole sopimuspuoli.

13 sääntö – Todistuskirjojen muoto

Todistuskirjat laaditaan ne myöntäneen sopimuspuolen virallisella kielellä 3 ja 4 lisäyksissä esitettyssä muodossa. Jos käytetty kieli on jokin muu kuin englanti, ranska tai espanja, tekstissä on oltava käännös jollekin näistä kielistä. Hallinto voi kuitenkin myöntää vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan kansainvälisen todistuskirjan ainoastaan sen myöntäneen sopimuspuolen virallisella kielellä aluksille, jotka eivät liikennöi tämän yleissopimuksen muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai avomeriterminaleihin, ja kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan ainoastaan sen myöntäneen sopimuspuolen virallisella kielellä aluksille, jotka kierrätetään todistuskirjan myöntäneen sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevissa aluskierrätyslaitoksissa.

14 sääntö – Todistuskirjojen voimassaoloaika

1 Edellä olevan 11 tai 12 säännön mukaisesti myönnetty vaarallisten materiaalien luetteloa

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 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

koskeva kansainvälinen todistuskirja lakkaa olemasta voimassa seuraavissa tapauksissa:

.1 jos aluksen kunto ei merkittävältä osiltaan vastaa todistuskirjan tietoja, esimerkiksi silloin, kun vaarallisten materiaalien luettelon I osaa ei ole järjestön laatimien ohjeistusten mukaisesti ylläpidetty ja päivitetty asianmukaisesti niin, että se vastaa aluksen rakenteessa ja laitteistossa tapahtuneita muutoksia;

.2 kun alus siirretään jonkin muun valtion lipun alle. Uusi todistuskirja myönnetään vain, jos uuden todistuskirjan myöntävä sopimuspuoli on täysin vakuuttunut siitä, että alus noudattaa 10 säännön vaatimuksia. Jos siirto toteutetaan sopimuspuolten välillä ja uutta todistuskirjaa pyydetään kolmen kuukauden kuluessa siirron toteuttamisesta, sopimuspuoli, jonka lipun alla alus oli aikaisemmin oikeutettu purjehtimaan, toimittaa hallinnolle mahdollisimman pian kopiot aluksella ennen siirtoa olleista todistuskirjoista sekä asiaankuuluvista katsastusraporteista, jos tällaisia on olemassa.

.3 jos määräaikaiskatsastusta ei ole suoritettu 10 säännön 1 kohdassa ja 11 säännössä määritellyin väliajoin; tai

.4 jos todistuskirjaa ei ole hyväksytty 11 tai 12 säännön mukaisesti.

2 Vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva kansainvälinen todistuskirja myönnetään hallinnon määräämäksi ajaksi, joka ei saa ylittää viittä vuotta.

3 Kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja myönnetään hallinnon määräämäksi ajaksi, joka ei saa ylittää kolmea kuukautta.

4 Kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, joka on myönnetty 11 tai 12 säännön mukaisesti, lakkaa olemasta voimassa, jos aluksen kunto ei merkittävältä osiltaan vastaa todistuskirjassa esitettyjä tietoja.

5 Hallinto tai sen valtuuttama henkilö tai luokituslaitos voi jatkaa kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan voimassaoloaikaa yhtä yksittäistä tietystä paikasta aluskierrätyslaitokseen päättyvää matkaa varten.

under regulation 11 or 12 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.

5 The International Ready for Recycling Certificate may be extended by the

LUKU 3 – ALUSKIERRÄTYSLAITOKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

15 sääntö – Aluskierrätyslaitosten valvonta

- 1 Jokainen sopimuspuoli laatii tarvittavat lait, määräykset ja standardit sen varmistamiseksi, että aluskierrätyslaitokset on suunniteltu ja rakennettu ja että niitä käytetään turvallisella ja ympäristön kannalta asianmukaisella tavalla tämän yleissopimuksen sääntöjen mukaisesti.
- 2 Jokainen sopimuspuoli perustaa asianmukaiset menettelyt luvan myöntämiseksi aluskierrätyslaitoksille sen varmistamiseksi, että aluskierrätyslaitokset täyttävät tämän yleissopimuksen vaatimukset.
- 3 Jokainen sopimuspuoli perustaa menettelyt sen varmistamiseksi, että aluskierrätyslaitokset noudattavat tämän luvun vaatimuksia, joihin kuuluu tarkastusta, seurantaa ja täytäntöönpanoa koskevien määräysten laadinta ja tehokas toteuttaminen, mukaan lukien pääsy- ja näytteenottovaltuudet. Menettely voi sisältää auditoinnin, jonka suorittaa toimivaltainen viranomainen / suorittavat toimivaltaiset viranomaiset tai sopimuspuolen hyväksymä luokituslaitos ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset. Näiden auditointien tulokset tulisi antaa järjestölle tiedoksi.
- 4 Jokainen sopimuspuoli nimeää yhden tai useamman toimivaltaisen viranomaisen ja yhden yhteyspisteen, jota järjestö, tämän yleissopimuksen sopimuspuolet ja muut asianosaiset tahot käyttävät asioissa, jotka koskevat kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa toimivia aluskierrätyslaitoksia.

16 sääntö – Luvan myöntäminen aluskierrätyslaitoksille

- 1 Sopimuspuoli myöntää järjestön laatimat ohjeistukset huomioon ottaen luvan aluskierrätyslaitoksille, jotka kierrättävät tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia

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 Organization, Parties to this Convention and other interested entities, for matters related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party.

aluksia tai aluksia, joita kohdellaan vastaavasti 3 artiklan 4 kohdan nojalla.

2 Luvan myöntää toimivaltainen viranomainen / myöntävät toimivaltaiset viranomaiset, ja tähän on sisällyttävä tässä yleissopimuksessa edellytetty asiakirjojen vahvistaminen ja laitoksen tarkastus. Toimivaltainen viranomainen voi / toimivaltaiset viranomaiset voivat kuitenkin antaa luvan myöntämisen aluskierrätyslaitoksille sen/niiden hyväksymien tahojen vastuulle.

3 Sopimuspuoli ilmoittaa järjestölle erityisistä siirrettyä toimivaltaa koskevista velvollisuuksista ja ehdoista, joita se on asettanut hyväksytyille tahoille, jotta järjestö voi antaa nämä tiedoksi sopimuspuolille.

Toimivaltaisella viranomaisella / toimivaltaisilla viranomaisilla säilyy joka tapauksessa täysi vastuu myönnetystä luvasta.

4 Lupa laaditaan 5 lisäyksessä esitetyn mallin mukaisesti. Jos käytetty kieli on jokin muu kuin englanti, ranska tai espanja, tekstissä on oltava käännös jollekin näistä kielistä.

5 Lupa on voimassa sopimuspuolen määrittelemän ajan, kuitenkin enintään viisi vuotta. Sopimuspuoli määrittelee ehdot luvan myöntämiselle, peruuttamiselle, keskeyttämiselle, muuttamiselle ja uusimiselle sekä antaa nämä ehdot tiedoksi aluskierrätyslaitoksille. Jos aluskierrätyslaitos kieltäytyy toimivaltaisen viranomaisen / toimivaltaisten viranomaisten tai sen/näiden puolesta toimivan hyväksytyyn tahon suorittamasta tarkastuksesta, lupa keskeytetään tai peruutetaan.

6 Jos vaaratilanteet tai aluskierrätyslaitoksessa toteutetut toimet johtavat siihen, että luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty, aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava tästä toimivaltaiselle viranomaiselle / toimivaltaisille viranomaisille. Toimivaltainen viranomainen voi / toimivaltaiset viranomaiset voivat tällöin päättää keskeyttää tai peruuttaa luvan tai edellyttää aluskierrätyslaitokselta korjaavia toimia.

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 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.

17 sääntö – Yleiset vaatimukset

1 Aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, perustavat järjestön laatimat ohjeistukset huomioon ottaen hallintajärjestelmät, menettelyt ja menetelmät, joista ei aiheudu terveystorjennä kyseessä oleville työntekijöille tai aluskierrätyslaitoksen läheisyydessä asuvalle väestölle ja jotka ehkäisevät, vähentävät, minimoivat ja, niin pitkälti kuin käytännössä mahdollista, poistavat ympäristölle haitallisia vaikutuksia, joita aluskierrätyksestä aiheutuu.

2 Tämän yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten tai 3 artiklan 4 kohdan nojalla vastaavasti kohdeltavien alusten osalta aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan:

- .1 hyväksyvät ainoastaan aluksia, jotka:
 - .1 noudattavat tätä yleissopimusta; tai
 - .2 täyttävät tämän yleissopimuksen vaatimukset;
 - .2 hyväksyvät ainoastaan aluksia, joita niillä on lupa kierrättää; ja
 - .3 pitävät lupa-asiakirjat saatavilla, jos niitä pyytää sellaisen aluksen omistaja, joka harkitsee aluksen kierrättämistä kyseisessä aluskierrätyslaitoksessa.

18 sääntö – Aluskierrätyslaitoksen suunnitelma

Aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, laativat aluskierrätyslaitoksen suunnitelman. Aluskierrätysyrityksen johtokunta tai asiaankuuluva hallintoelin hyväksyy suunnitelman, jonka on sisällettävä:

- .1 toimintaperiaatteet, joilla varmistetaan työntekijöiden turvallisuus ja ihmisten terveyden ja ympäristön suojelu, mukaan lukien sellaisten tavoitteiden asettaminen, joilla voidaan

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 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:

minimoida ja poistaa, niin pitkälti kuin käytännössä mahdollista, ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisia vaikutuksia, joita aluskierrätyksestä aiheutuu;

.2 järjestelmä, jolla varmistetaan tämän yleissopimuksen vaatimusten täytäntöönpano, aluskierrätysyrityksen toimintaperiaatteisiin sisältyvien tavoitteiden saavuttaminen ja aluskierrätystoiminnassa sovellettavien menettelyjen ja standardien jatkuva parantaminen;

.3 aluskierrätystoimintaa suorittavien työnantajien ja työntekijöiden tehtävien ja vastuiden määrittely;

.4 ohjelma, jolla tarjotaan työntekijöille asianmukaista tietoa ja koulutusta aluskierrätyslaitoksen turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista toimintaa varten;

.5 hätätilannevalmiutta ja toimintaa hätätilanteissa koskeva suunnitelma;

.6 järjestelmä, jolla seurataan aluskierrätyksen toteuttamista;

.7 kirjaamisjärjestelmä, josta ilmenee, kuinka aluskierrätystä toteutetaan;

.8 järjestelmä sellaisten päästöjen, vuotojen, vaaratilanteiden ja onnettomuuksien raportoimiseksi, jotka aiheuttavat tai voivat aiheuttaa haittaa työntekijöiden turvallisuudelle, ihmisten terveydelle ja ympäristölle; ja

.9 järjestelmä ammattitaudeista, onnettomuuksista, loukkaantumisista ja muista työntekijöiden turvallisuudelle ja ihmisten terveydelle haitallisista vaikutuksista raportointia varten,

ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset.

.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 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.

19 sääntö – Ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment

Aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, laativat ja soveltavat menettelyjä, joiden tarkoituksena on:

.1 ehkäistä räjähdyksiä, tulipaloja ja muita vaarallisia olosuhteita varmistamalla tulityöturvallisten olosuhteiden ja menettelyjen luominen, ylläpito ja seuranta koko aluskierrätyksen ajan;

.2 estää ilmassa esiintyvien vaarallisten aineiden aiheuttama tai muista vaarallisista olosuhteista aiheutuva haitta varmistamalla turvallisten suljettujen tilojen ja niihin liittyvien menettelyjen luominen, ylläpito ja seuranta koko aluskierrätyksen ajan, mukaan lukien rajatut ja eristetyt tilat;

.3 estää muita onnettomuuksia, ammattitauteja ja loukkaantumisia tai muita ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisia vaikutuksia; ja

.4 estää koko aluskierrätyksen ajan valumat tai vuodot, jotka voivat aiheuttaa haittaa ihmisten terveydelle ja/tai ympäristölle, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset.

20 sääntö – Turvallinen ja ympäristön kannalta asianmukainen vaarallisten materiaalien käsittely

1 Aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, varmistavat sellaiseen alukseen sisältyvien kaikkien vaarallisten materiaalien turvallisen ja ympäristön kannalta asianmukaisen poistamisen, jolle on annettu todistuskirja 11 tai 12 säännön mukaisesti.

Kierrätystoiminnasta vastuussa olevan henkilön / olevien henkilöiden ja työntekijöiden on tunnettava tämän yleissopimuksen vaatimukset, jotka liittyvät heidän tehtäviinsä, ja erityisesti aktiivisesti hyödynnettävä vaarallisten materiaalien luetteloa ja

aluskierrätysuunnitelmaa ennen vaarallisten materiaalien poistamista ja sen aikana.

2 Aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, varmistavat ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeistukset, että kaikki luettelossa yksilöidyt vaaralliset materiaalit on eritelty, merkitty, pakattu ja poistettu niin pitkälti kuin mahdollista ennen kuin asianmukaisen koulutuksen saaneet työntekijät, joilla on käytettävissään asianmukaiset

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 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.

varusteet, suorittavat leikkaamisen. Näitä ovat erityisesti:

- .1 vaaralliset nesteet, jäämät ja sedimentit;
 - .2 aineet tai esineet, jotka sisältävät raskasmetalleja, kuten lyijyä, elohopeaa, kadmiumia ja kuusiarvoista kromia;
 - .3 maalit ja pinnoitteet, jotka ovat herkästi syttyviä ja/tai joista aiheutuu myrkkypäästöjä;
 - .4 asbesti ja asbestia sisältävät materiaalit;
 - .5 polyklooribifenyylit (PCB) ja PCB:tä sisältävät materiaalit, jolloin on varmistettava, että tällaisissa toiminnoissa vältetään lämpöä tuottavia laitteita;
 - .6 freonit (CFC) ja halonit; ja
 - .7 muut vaaralliset aineet, joita ei ole lueteltu edellä ja jotka eivät kuulu aluksen rakenteeseen.
- 3 Aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, järjestävät ja varmistavat kyseisessä aluskierrätyslaitoksessa kierrätetystä aluksesta poistettujen kaikkien vaarallisten materiaalien ja jätteiden turvallisen ja ympäristön kannalta asianmukaisen käsittelyn. Jätehuoltoa ja jätteiden loppukäsittelyä varten on määriteltävä paikat, jotta voidaan edelleen parantaa materiaalien turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista käsittelyä.
- 4 Kaikki kierrätystoiminnasta syntyneet jätteet on pidettävä erillään kierrätettävistä materiaaleista ja laitteista, merkittävä, säilytettävä asianmukaisissa olosuhteissa, joista ei aiheudu vaaraa työntekijöille, ihmisten terveydelle tai ympäristölle, ja siirrettävä ainoastaan jätteen käsittelylaitokseen, jolle on myönnetty lupa tällaisten jätteiden käsittelyyn ja loppukäsittelyyn turvallisella ja ympäristön kannalta asianmukaisella tavalla.

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.

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

21 sääntö – Häätötilannevalmius ja toiminta hätötilanteissa

Aluskierrätöslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, laativat hätötilannevalmiutta ja toimintaa hätötilanteissa koskevan suunnitelman ja ylläpitävät sitä. Suunnitelmaa laadittaessa otetaan huomioon aluskierrätöslaitoksen sijainti ja ympäristö sekä jokaiseen aluskierrätöstoimintaan liittyvien toimintojen laajuus ja luonne. Suunnitelmassa lisäksi:

.1 varmistetaan, että hätötilanteessa tarvittavat laitteet ja noudatettavat menettelyt ovat valmiina ja että harjoituksia järjestetään säännöllisesti;

.2 varmistetaan, että on huolehdittu tiedoista, sisäisestä viestinnästä ja koordinoinnista, joita tarvitaan kaikkien ihmisten ja ympäristön suojelemiseksi aluskierrätöslaitoksessa tapahtuvassa hätötilanteessa;

.3 huolehditaan viestinnästä asiaankuuluvan toimivaltaisen viranomaisen / asiaankuuluvien toimivaltaiten viranomaisten, naapuruston ja pelastuspalvelujen kanssa ja tietojen antamisesta näille;

.4 huolehditaan ensiavusta ja lääkintävusta, palontorjunnasta ja kaikkien aluskierrätöslaitoksessa olevien ihmisten evakoinnista sekä saastumisen estämisestä; ja

.5 huolehditaan asianmukaisen tiedon ja koulutuksen tarjoamisesta kaikille aluskierrätöslaitoksen työntekijöille kaikilla tasoilla ja heidän osaamistaan vastaavalla tavalla, mukaan lukien säännölliset harjoitukset, jotka liittyvät hätötilanteiden ehkäisemiseen, niihin valmistautumiseen ja niissä toimimiseen.

22 sääntö – Työntekijöiden turvallisuus ja koulutus

1 Aluskierrätöslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, huolehtivat työntekijöiden turvallisuudesta muun muassa seuraavin toimenpitein:

.1 ne varmistavat kaikkiin aluskierrätöstoimintoihin tarvittavien

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, including regular exercises in emergency prevention, preparedness and response procedures.

Regulation 22 – Worker safety and training

henkilökohtaisten suojarusteiden ja -vaatteiden saatavuuden, ylläpidon ja käytön;

.2 ne varmistavat, että tarjolla on koulutusohjelmia, jotta työntekijät voivat suorittaa turvallisesti kaikki heille tehtäväksi annetut aluskierrätystoiminnot; ja

.3 ne varmistavat, että kaikki aluskierrätyslaitoksen työntekijät ovat saaneet asianmukaisen koulutuksen ja perehdytyksen ennen minkään aluskierrätystoiminnon suorittamista.

2 Aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, tarjoavat käyttöön henkilökohtaiset suojaruusteet ja varmistavat niiden käytön toiminnoissa, joissa niitä vaaditaan. Tällaisia suojaruusteita ovat:

.1 pääsuojaimet;

.2 kasvo- ja silmäsuojaimet;

.3 käsi- ja jalkasuojaimet;

.4 hengityssuojaimet;

.5 kuulosuojaimet;

.6 suojaimet radioaktiivisen saastumisen varalta;

.7 putoamissuojaimet; ja

.8 asianmukainen vaatetus.

3 Aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, voivat järjestää yhteistyössä koulutusta työntekijöille. Järjestön laatimat ohjeistukset huomioon ottaen tämän säännön 1 kohdan 2 alakohdassa mainitut koulutusohjelmat:

.1 kattavat kaikki aluskierrätyslaitoksen työntekijät, mukaan lukien urakoitsijat ja palkansaajat;

.2 ovat pätevien henkilöiden toteuttamia;

.3 tarjoavat perehdyttämisen ja uudelleen koulutusta tarkoituksenmukaisin väliajoin;

.4 sisältävät osanottajien arvioinnin siitä, miten he ovat ymmärtäneet ja sisäistäneet koulutuksen;

.5 arvioidaan määräjain ja niitä muutetaan tarvittaessa; ja

.6 dokumentoidaan.

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:

.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

23 sääntö – Vaaratilanteista, onnettomuuksista, ammattitaudeista ja kroonisista vaikutuksista raportointi

1 Aluskierrätyslaitokset, joille sopimuspuoli on myöntänyt luvan, raportoivat toimivaltaiselle viranomaiselle / toimivaltaisille viranomaisille kaikista vaaratilanteista, onnettomuuksista, ammattitaudeista tai kroonisista vaikutuksista, jotka aiheuttavat tai voivat aiheuttaa riskejä työntekijöiden turvallisuudelle, ihmisten terveydelle ja ympäristölle.

2 Raporttien on sisällettävä vaaratilanteen, onnettomuuden, ammattitaudin tai kroonisen vaikutuksen kuvaus, sen syy, toimet, joihin on ryhdytty, seuraukset ja tarvittavat korjaavat toimenpiteet.

LUKU 4 – RAPORTOINTIVAATIMUKSET

24 sääntö – Alustava ilmoitus ja raportointivaatimukset

1 Aluksen omistaja ilmoittaa hallinnolle hyvissä ajoin ja kirjallisesti aikomuksesta kierrättää alus, jotta hallinto voi valmistautua tässä yleissopimuksessa edellytettyyn katsastukseen ja todistuskirjojen antamiseen.

2 Kun aluskierrätyslaitoksessa valmistaudutaan vastaanottamaan alus kierrätykseen, laitoksen on ilmoitettava tästä aikomuksesta hyvissä ajoin ja kirjallisesti sen vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle / vastaaville toimivaltaisille viranomaisille. Ilmoituksen on sisällettävä vähintään seuraavat aluksen tiedot:

.1 sen valtion nimi, jonka lipun alla alus on oikeutettu purjehtimaan;

.2 päivämäärä, jona alus on rekisteröity kyseisessä valtiossa;

.3 aluksen tunnistenumero (IMO-numero);

.4 aluksen runkonumero silloin, kun se toimitettiin uutena;

.5 aluksen nimi ja tyyppi;

.6 satama, jossa alus on rekisteröity;

.7 aluksen omistajan nimi ja osoite sekä rekisteröidyn omistajan IMO- tunnistenumero;

.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 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;

.8 yrityksen nimi ja osoite sekä yrityksen IMO-tunnistenumero;

.9 kaikkien niiden luokituslaitosten nimi, jotka ovat luokitelleet aluksen;

.10 aluksen pääominaisuudet (kokonaispituus, mallileveys, mallisivukorkeus, kevytpaino, brutto- ja nettovetoisuus sekä moottorin tyyppi ja nimellisteho);

.11 vaarallisten materiaalien luettelo; ja

.12 alustava aluskierrätys suunnitelma hyväksyttäväksi 9 säännön mukaisesti.

3 Jos kierrätettäväksi tarkoitettulle alukselle on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, aluskierrätyslaitos raportoi aluskierrätys suunnittelusta aloittamisesta sen vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle / vastaaville toimivaltaisille viranomaisille. Raportin on noudatettava 6 lisäyksen mukaista raportointimallia, ja sen on sisällettävä ainakin kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan kopio. Aluksen kierrätystä ei saa aloittaa ennen raportin toimittamista.

25 sääntö - Raportointi loppuunsaattamisen yhteydessä

Kun aluksen kierrätys on osittain tai kokonaan saatettu päätökseen tämän yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti, aluskierrätyslaitos antaa kierrätys loppuunsaattamisilmoituksen ja raportoi siitä sen vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle / vastaaville toimivaltaisille viranomaisille. Tämä raportti laaditaan 7 lisäyksessä esitetyllä tavalla. Toimivaltainen viranomaislainen lähettää / toimivaltaiset viranomaiset lähettävät ilmoituksen kopion hallinnolle, joka on myöntänyt alukselle kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan. Ilmoitus annetaan 14 päivän kuluessa siitä päivämäärästä, jolloin aluskierrätys saatettiin osittain tai kokonaan loppuun aluskierrätys suunnitelman mukaisesti, ja sen on sisällettävä raportti mahdollisista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, jotka ovat aiheuttaneet haittaa ihmisten terveydelle ja/tai ympäristölle.

.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

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.

LISÄYS 1

VAARALLISTEN MATERIAALIEN VALVONTA

| Vaarallinen materiaali | Määritelmät | Valvontatoimenpiteet |
|-----------------------------------|---|---|
| Asbesti | Asbestia sisältävät materiaalit | Asbestia sisältävien materiaalien uusi asennus kaikkiin aluksiin on kielletty. |
| Otsonikerrosta heikentävät aineet | <p>Otsonikerrosta heikentävät aineet tarkoittavat valvottavia aineita, jotka määritellään otsonikerrosta heikentävistä aineista vuonna 1987 tehdyn Montrealin pöytäkirjan 4 artiklan 1 kohdassa ja luetellaan mainitun pöytäkirjan A, B, C tai E liitteissä sellaisina kuin ne ovat voimassa tämän liitteen soveltamis- tai tulkitsemisajankohtana.</p> <p>Otsonikerrosta heikentäviin aineisiin, joita aluksilla saa olla, kuuluvat seuraavat (luettelo ei ole tyhjentävä):</p> <p>Haloni 1211 bromiklooridifluorimetaani Haloni 1301 bromitrifluorimetaani Haloni 2402 1,2-dibromi-1,1,2,2-tetrafluorietaani (käytetään myös nimeä haloni 114B2) CFC-11 trikloorifluorimetaani CFC-12 dikloorifluorimetaani CFC-113 1,1,2-trikloori-1,2,2-trifluorietaani CFC-114 1,2-dikloori-1,1,2,2-tetrafluorietaani CFC-115 klooripentafluorietaani.</p> | Otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävät uudet asennukset kaikkiin aluksiin on kielletty, paitsi että halogenoituja kloorifluorihilivetyjä (HCFC) sisältävät uudet asennukset ovat sallittuja 1. tammikuuta 2020 asti. |

| | | |
|--|---|--|
| | | |
| Polyklooratut bifenyylit (PCB) | 'Polyklooratuilla bifenyyleillä' tarkoitetaan aromaattisia yhdisteitä, jotka ovat syntyneet siten, että bifenyylimolekyylin vetyatomit (kaksi bentseenirengasta, joita yhdistää hiili-hiili-yksittäissidos) voivat korvautua korkeintaan kymmenellä klooriatomilla. | Polykloorattuja bifenyylejä sisältävien materiaalien uudet asennukset kaikkiin aluksiin on kielletty. |
| Kiinnittymisenesto-yhdistelmät ja järjestelmät | Alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamista koskevan vuoden 2001 yleissopimuksen (AFS-yleissopimuksen) tämän liitteen soveltamis- tai tulkitsemisajankohtana voimassa olevassa liitteessä I säänneltyt kiinnittymisenestoyhdistelmät ja -järjestelmät. | <p>1. Mikään alus ei saa käyttää orgaanisia tinayhdisteitä biosidinä sisältäviä kiinnittymisenestojärjestelmiä tai muuta sellaista kiinnittymisenestojärjestelmää, jonka käyttö on kielletty AFS-yleissopimuksen mukaisesti.</p> <p>2. Missään uudessa aluksessa tai aluksen uudessa asennuksessa ei saa käyttää kiinnittymisenestoyhdistelmiä tai järjestelmiä AFS-yleissopimuksen vastaisesti.</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> |

LISÄYS 2

VAARALLISTEN MATERIAALIEN LUETTELOSSA MAINITTAVAT MATERIAALIT

| |
|--|
| Kaikki liitteessä 1 luetellut vaaralliset materiaalit |
| Kadmium ja sen yhdisteet |
| Kuusiarvoinen kromi ja sen yhdisteet |
| Lyijy ja sen yhdisteet |
| Elohopea ja sen yhdisteet |
| Polybromatut bifenyylit (PBB) |
| Polybromatut difenyylieetterit (PBDE) |
| Polyklooratut naftaleenit (yli 3 klooriatomia) |
| Radioaktiiviset aineet |
| Tietyt lyhytketjuiset klooratut parafiinit (alkaanit, C10-C13, kloori) |

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) |

LISÄYS 3

VAARALLISTEN MATERIAALIEN LUETTELOA KOSKEVAN KANSAINVÄLISEN TODISTUSKIRJAN MALLI

VAARALLISTEN MATERIAALIEN LUETTELOA KOSKEVA KANSAINVÄLINEN TODISTUSKIRJA

(Huom: Tätä todistuskirjaa täydennetään vaarallisten materiaalien luettelon osalla I.)

(Virallinen sinetti)

(Valtio)

Annettu turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskevan vuoden 2009 Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä 'yleissopimus') määräysten nojalla seuraavan valtion hallituksen valtuuttamana

.....
(Valtion nimi)

Todistuskirjan on antanut
*(Yleissopimuksen määräysten nojalla valtuutetun henkilön tai
luokituslaitoksen koko nimi)*

Aluksen tiedot

| | |
|--|--|
| Aluksen nimi | |
| Numero- tai kirjaintunnus | |
| Rekisteröintisatama | |
| Bruttovetoisuus | |
| IMO-numero | |
| Aluksen omistajan nimi ja osoite | |
| Rekisteröidyn omistajan IMO-tunnistenumero | |
| Yrityksen IMO-tunnistenumero | |
| Rakentamispäivämäärä | |

Vaarallisten materiaalien luettelon osan I tiedot

Vaarallisten materiaalien luettelon I osan tunniste-/tarkistenumero:.....

Huom.: Yleissopimuksen liitteen 5 säännössä edellytetty vaarallisten materiaalien luettelon osa I on vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan kansainvälisen todistuskirjan oleellinen osa, ja se on aina liitettävä vaarallisten materiaalien luetteloa koskevaan kansainväliseen todistuskirjaan. Vaarallisten materiaalien luettelon I osa tulisi laatia järjestön laatimissa ohjeistuksissa esitetyn vakiomallin perusteella.

TÄLLÄ ASIAKIRJALLA TODISTETAAN:

1. että alus on katsastettu yleissopimuksen liitteen 10 säännön mukaisesti; ja
2. että katsastus osoittaa, että vaarallisten materiaalien luettelon I osa vastaa täysin tämän yleissopimuksen sovellettavia vaatimuksia.

Tämän todistuskirjan perustana olevan katsastuksen loppuunsaattamis-

päivämäärä:.....(pp/kk/vvvv)

Tämä todistuskirja on voimassa(pp/kk/vvvv)
asti.

Annettu
(*Todistuskirjan antamispaikka*)

(pp/kk/vvvv)
(*Antamispäivämäärä*)
(*Todistuskirjan antavan asianmukaisesti
valtuutetun viranomaisen allekirjoitus*)

(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

**VAHVISTUS ALLE VIISI VUOTTA VOIMASSA OLEVAN
TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMISESTA
SOVELLETTAESSA 11 SÄÄNNÖN 6 KOHTA***

Alus noudattaa yleissopimuksen asiaankuuluvia määräyksiä, ja tämän todistuskirjan on katsottava yleissopimuksen liitteen 11 säännön 6 kohdan mukaisesti olevan voimassa(pp/kk/vvvv) asti.

Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:

Päivämäärä: (pp/kk/vvvv)

(Viranomaisen sinetti tai leima)

**VAHVISTUS MÄÄRÄAIKAISKATSASTUKSEN LOPPUUNSUORITTAMISEN
YHTEYDESSÄ SOVELLETTAESSA 11 SÄÄNNÖN 7 KOHTAA***

Alus noudattaa yleissopimuksen asiaankuuluvia määräyksiä, ja tämän todistuskirjan on katsottava yleissopimuksen liitteen 11 säännön 7 kohdan mukaisesti olevan voimassa(pp/kk/vvvv) asti.

Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:

Päivämäärä: (pp/kk/vvvv)

(Viranomaisen sinetti tai leima)

* Tämä sivu katsastuksessa annettavasta vahvistuksesta on jäljennettävä ja liitettävä todistuskirjaan hallinnon tarpeelliseksi katsomalla tavalla

**VAHVISTUS TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMISESTA
SIIHEN SAAKKA, KUNNES ALUS PÄÄSEE KATSASTUSSATAMAAN, TAI
MÄÄRÄAJAKSI SOVELLETTAESSA 11 SÄÄNNÖN 8 KOHTAA TAI 11
SÄÄNNÖN 9 KOHTAA***

Tämän todistuskirjan on katsottava yleissopimuksen liitteen 11 säännön 8 kohdan tai 11 säännön 9** kohdan mukaisesti olevan voimassa(pp/kk/vvvv) asti.

Allekirjoitus:
(Asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:.....

Päivämäärä: (pp/kk/vvvv)

(Viranomaisen sinetti tai leima)

VAHVISTUS LISÄKATSASTUKSESTA*

Yleissopimuksen liitteen 10 säännön mukaisesti suoritettussa lisäkatsastuksessa aluksen todettiin noudattavan yleissopimuksen asiaankuuluvia määräyksiä.

Allekirjoitus:
.....
(Asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

Paikka:

Päivämäärä: (pp/kk/vvvv)

(Viranomaisen sinetti tai leima)

* Tämä sivu katsastuksessa annettavasta vahvistuksesta on jäljennettävä ja liitettävä todistuskirjaan hallinnon tarpeelliseksi katsomalla tavalla.

** Tarpeeton yliviivataan.

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 SURVEY*

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.

LISÄYS 4

KIERRÄTYSKELPOISUUDEN OSOITTAVAN KANSAINVÄLISEN TODISTUSKIRJAN MALLI

KIERRÄTYSKELPOISUUDEN OSOITTAVA KANSAINVÄLINEN TODISTUSKIRJA

(Huom: Tähän todistuskirjaan on liitettävä vaarallisten materiaalien luettelo ja aluskierrätys suunnitelma).

(Virallinen sinetti)

(Valtio)

Annettu turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskevan vuoden 2009 Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä 'yleissopimus') määräysten nojalla seuraavan valtion hallituksen valtuuttamana

.....
(Valtion nimi)

Todistuskirjan on antanut
*(Yleissopimuksen määräysten nojalla valtuutetun henkilön
tai luokituslaitoksen koko nimi)*

Aluksen tiedot

| | |
|--|--|
| Aluksen nimi | |
| Numero- tai kirjaintunnus | |
| Rekisteröintiasatama | |
| Bruttovetoisuus | |
| IMO-numero | |
| Aluksen omistajan nimi ja osoite | |
| Rekisteröidyn omistajan IMO-tunnistenumero | |
| Yrityksen IMO-tunnistenumero | |
| Rakentamispäivämäärä | |

Aluskierrätyslaitoksen/Aluskierrätyslaitosten tiedot

| | |
|---|--|
| Aluskierrätyslaitoksen nimi | |
| Aluskierrätysyrityksen yksilöivä tunnistenumero* | |
| Täydellinen osoite | |
| Aluskierrätyskeskityksen suorittamiseen myönnetyn luvan päättymispäivämäärä | |

* Tämä numero perustuu aluskierrätyskeskityksen suorittamiseen myönnettyyn lupaan.

Vaarallisten materiaalien luettelon tiedot

Vaarallisten materiaalien luettelon tunniste-/tarkistenumero:

Huom: Yleissopimuksen liitteen 5 säännössä edellytetty vaarallisten materiaalien luettelo on kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan oleellinen osa, ja se on aina liitettävä kierrätyskelpoisuuden osoittavaan kansainväliseen todistuskirjaan. Vaarallisten materiaalien luettelo tulisi laatia järjestön laatimissa ohjeistuksissa esitetyn vakiomallin perusteella.

Aluskierrätysuunnitelman tiedot

Aluskierrätyslaitoksen tunniste-/tarkistenumero:

Huom.: Yleissopimuksen liitteen 9 säännössä edellytetty aluskierrätysuunnitelma on kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan oleellinen osa, ja se on aina liitettävä kierrätyskelpoisuuden osoittavaan kansainväliseen todistuskirjaan.

TÄLLÄ ASIAKIRJALLA TODISTETAAN:

- 1 että alus on katsastettu yleissopimuksen liitteen 10 säännön mukaisesti;
- 2 että aluksella on voimassa oleva vaarallisten materiaalien luettelo yleissopimuksen liitteen 5 säännön mukaisesti;
- 3 että 9 säännössä edellytettävä aluskierrätysuunnitelma vastaa asianmukaisesti vaarallisten materiaalien luettelossa olevia tietoja siten kuin 5 säännön 4 kohdassa edellytetään ja sisältää turvallisten suljettujen tilojen ja tulityöturvallisten olosuhteiden luomista, ylläpitoa ja seurantaan koskevat tiedot; ja
- 4 aluskierrätyslaitoksella/aluskierrätyslaitoksilla, jossa/joissa alus on tarkoitettu kierrättämään, on voimassa oleva lupa tämän yleissopimuksen mukaisesti.

Tämä todistuskirja on voimassa (pp/kk/vvvv)
asti. *(Päivämäärä)*

Annettu
(Todistuskirjan antamispaikka)

(pp/kk/vvvv)
(Antamispäivämäärä)
*(Todistuskirjan antavan asianmukaisesti
valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)*

(Viranomaisen sinetti tai leima)

**VAHVISTUS TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMISESTA
MÄÄRÄAJAKSI SIIHEN SAAKKA, KUNNES ALUS PÄÄSEE
ALUSKIERRÄTYSLAITOKSEN SATAMAAN, KUN SOVELLETAAN
14 SÄÄNNÖN 5 KOHTAA ***

Tämän todistuskirjan on katsottava yleissopimuksen liitteen 14 säännön 5 kohdan mukaisesti olevan voimassa yhtä yksittäistä tiettyjen satamien välistä matkaa varten

seuraavasta satamasta:

seuraavaan satamaan:

Allekirjoitus:
(*Asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus*)

Paikka:

Päivämäärä: (pp/kk/vvvv)

(*Viranomaisen sinetti tai leima*)

* Tämä vahvistuksen sivu on jäljennettävä ja liitettävä todistuskirjaan hallinnon tarpeelliseksi katsomalla tavalla.

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)

**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.

LISÄYS 5

ALUSKIERRÄTYSLAITOKSILLE MYÖNNETTÄVÄN LUVAN MALLI

**Lupa aluskierrätyksen suorittamiseen turvallista ja ympäristön kannalta
asianmukaista aluskierrätystä koskevan vuoden 2009 Hongkongin
kansainvälisen yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti**

Annettu turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskevan vuoden 2009 Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä 'yleissopimus') määräyksen nojalla seuraavan valtion hallituksen valtuuttamana:

.....
(Valtion nimi)

Luvan on antanut
(Yleissopimuksen nojalla valtuutetun toimivaltaisen viranomaisen koko nimi)

| | |
|--|--|
| Aluskierrätyslaitoksen nimi | |
| Aluskierrätysyrityksen yksilöivä tunnistenumero: | |
| Aluskierrätyslaitoksen täydellinen osoite | |
| Ensisijainen yhteyshenkilö | |
| Puhelinnumero | |
| Sähköpostiosoite | |
| Omistajayrityksen nimi, osoite ja yhteystiedot | |
| Työkieli/Työkielet | |

Tällä asiakirjalla todistetaan, että aluskierrätyslaitos on toteuttanut hallintajärjestelmät, menettelyt ja menetelmät yleissopimuksen liitteen 3 ja 4 luvun mukaisesti.

Tämä lupa on voimassa asti, ja siihen sovelletaan liitteenä olevassa täydennysosassa määriteltyjä rajoituksia.

Tähän lupaan sovelletaan muuttamista, keskeyttämistä, peruuttamista tai määräaikaista uusimista yleissopimuksen liitteen 16 säännön mukaisesti.

Annettu
(Luvan antamispaikka)

(pp/kk/vvvv)
(Antamispäivämäärä) (Luvan antavan asianmukaisesti valtuutetun

viranomaisen allekirjoitus)

*(Luvan myöntävän asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
nimenselvennys ja titteli)*

(Viranomaisen sinetti tai leima)

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)

TÄYDENNYSOSA SEURAAVAAN:

Lupa aluskierrätyksen suorittamiseen turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskevan vuoden 2009 Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen mukaisesti

| | |
|---------------|---|
| Huomautukset: | |
| 1 | Tämä asiakirja liitetään pysyvästi aluskierrätyksen suorittamiseen myönnettyyn lupaan. Aluskierrätyksen suorittamiseen myönnetty lupa on aina pidettävä saatavilla aluskierrätyslaitoksessa. |
| 2 | Kaikkien aluskierrätyslaitoksen laatimien menettelyjen, suunnitelmien ja muiden asiakirjojen, joita edellytetään ehdoissa, joiden perusteella lupa aluskierrätyksen suorittamiseen on myönnetty, on oltava saatavilla aluskierrätyslaitoksen työkielellä sekä joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. |
| 3 | Lupa sovelletaan tässä täydennysosassa määriteltyjä rajoituksia. |

1 YLEISET EHDOT

1.1 Yleissopimuksen vaatimukset

Aluskierrätyslaitos täyttää vaatimukset siitä, että sen on oltava suunniteltu ja rakennettu ja sitä on käytettävä turvallisella ja ympäristön kannalta asianmukaisella tavalla yleissopimuksen mukaisesti, mukaan lukien seuraavien määräysten asiaankuuluvat vaatimukset:

- 16 sääntö – Luvan myöntäminen aluskierrätyslaitoksille
- 17 sääntö – Yleiset vaatimukset
- 18 sääntö – Aluskierrätyslaitoksen suunnitelma
- 19 sääntö – Ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisten vaikutusten ehkäiseminen
- 20 sääntö – Turvallinen ja ympäristön kannalta asianmukainen vaarallisten materiaalien käsittely
- 21 sääntö – Hätätilannevalmius ja toiminta hätätilanteissa
- 22 sääntö – Työntekijöiden turvallisuus ja koulutus
- 23 sääntö – Vaaratilanteista, onnettomuuksista, ammattitaudeista ja kroonisista vaikutuksista raportointi
- 24 sääntö – Alustava ilmoitus ja raportointivaatimukset
- 25 sääntö – Raportointi loppuunsaattamisen yhteydessä

Nämä vaatimukset on asetettu aluskierrätyslaitokselle seuraavassa

(Ilmoita lupa, lisenssi, valtuutus, oikeusnormit tai muu sovellettava mekanismi)

Aluskierrätyslaitoksen suunnitelman tunniste-/tarkistenumero:

1.2 Alusten hyväksyminen

Aluskierrätyslaitos voi hyväksyä yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvat alukset ja alukset, joita kohdellaan vastaavasti yleissopimuksen 3 artiklan 4 kohdan nojalla, kierrätettäväksi ainoastaan yleissopimuksen liitteen 17 säännön mukaisesti.

1.3 Tulityöturvalliset olosuhteet ja turvalliset suljetut tilat

Aluskierrätyslaitoksessa pystytään luomaan tulityöturvalliset olosuhteet ja turvalliset suljetut tilat sekä ylläpitämään ja seuraamaan niitä koko kierrätysprosessin ajan.

1.4 Vaarallisten materiaalien käsittely

Aluskierrätyslaitos on suunniteltu ja rakennettu ja sitä käytetään siten, että vaarallisten materiaalien käsittely on turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista yleissopimuksen ja kaikkien asiaankuuluvien paikallisten tai kansallisten määräysten/vaatimusten mukaista, ja aluskierrätyslaitoksen edellytetään varmistavan tämän.

1.5 Kartta ja aluskierrätyslaitoksen toimintojen sijainti

Kartta aluskierrätyslaitoksen rajoista ja aluskierrätystoimintojen sijainnista sen sisällä on liitteenä.

2 ALUSKIERRÄTYSLAITOKSEN KAPASITEETTI

2.1 Alusten koko

Aluskierrätyslaitokselle on myönnetty lupa hyväksyä alus kierrätettäväksi seuraavin kokorajoituksin:

| Enimmäiskoko | | Muut rajoitukset |
|---------------------|--|-------------------------|
| Pituus | | |
| Leveys | | |
| Kevytpaino | | |

2.2 Turvallinen ja ympäristön kannalta asianmukainen vaarallisten materiaalien käsittely

Aluskierrätyslaitokselle on myönnetty lupa hyväksyä kierrätettäväksi seuraavassa taulukossa mainittuja vaarallisia materiaaleja sisältävä alus jäljempänä mainituin edellytyksin:

| Vaarallinen materiaali(*4) | Vaarallisten materiaalien käsittely | | | Lupa/Rajoitukset |
|---|-------------------------------------|--------------------|---------------------------------|------------------|
| | Poistaminen K/E (*2) | Varastointi K/E | Jatkokäsittely (*1) K/E (*3) | |
| Asbesti | | | | |
| Otsonikerrosta heikentävät aineet | | | | |
| Polyklooratut bifenyylit (PCB) | | | | |
| Kiinnittymisenestoyhdistelmät ja -järjestelmät | | | | |
| Kadmium ja sen yhdisteet | | | | |
| Kuusiarvoinen kromi ja sen yhdisteet | | | | |
| Lyijy ja sen yhdisteet | | | | |
| Elohopea ja sen yhdisteet | | | | |
| Polybromatut bifenyylit (PBB) | | | | |
| Polybromatut difenyylietterit (PBDE) | | | | |
| Polyklooratut naftaleenit (yli 3 klooriatomia) | | | | |
| Radioaktiiviset aineet | | | | |
| Tietyt lyhytketjuiset klooratut parafiinit (alkaanit, C10-C13, kloori) | | | | |
| Vaaralliset nesteet, jäämät ja sedimentit; | | | | |
| Maalit ja pinnoitteet, jotka ovat herkästi syttyviä ja/tai joista aiheutuu myrkkypäästöjä; | | | | |
| Muut vaaralliset materiaalit, joita ei ole lueteltu edellä ja jotka eivät kuulu aluksen rakenteeseen (määriteltävä) | | | | |

Huomautukset:

*1 Jatkokäsittely tarkoittaa vaarallisten materiaalien käsittelyä aluskierrätyslaitoksessa, kuten:

- a. vaarallisten materiaalien polttaminen;
- b. vaarallisten materiaalien talteenotto; ja
- c. öljypitoisten jäämien käsittely.

*2 Jos vastaus on kyllä (K), ilmoita aluskierrätyslaitoksen suunnitelmassa vastuuhenkilöt, joilla on lupa suorittaa poistaminen, mukaan lukien todistuskirjan numero tai muut asiaankuuluvat tiedot.

*3 Jos vastaus on ei (E), ilmoita aluskierrätyslaitoksen suunnitelmassa, missä vaaralliset materiaalit jatko-/loppukäsitellään.

*4 Nämä vaaralliset materiaalit on eritelty 1 ja 2 liitteissä ja yleissopimuksen 20 säännössä

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.

LISÄYS 6

ALUSKIERRÄTYKSEN SUUNNITELTUA ALOITTAMISTA KOSKEVAN RAPORTIN MALLI

Aluskierrätyslaitokselle.....
(*Aluskierrätyslaitoksen nimi*)

joka sijaitsee osoitteessa
(*Aluskierrätyslaitoksen täydellinen osoite*)

on annettu lupa aluskierrätyksen suorittamiseen turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskevan vuoden 2009 Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen (jäljempänä 'yleissopimus') vaatimusten nojalla seuraavan valtion hallituksen alaisuudessa

.....
(*Valtion nimi*)

kuten on ilmoitettu aluskierrätyksen suorittamiseen myönnetyssä luvassa, joka on valtuuttamana

.....
(*Luvan antamispaikka*)

ja jonka on antanut
(*Yleissopimuksen mukaisen toimivaltaisen viranomaisen koko nimi*)

.....(pp/kk/vvvv).
(*Antamispäivämäärä*)

Täten ilmoitetaan, että aluskierrätyslaitos on kaikilta osin valmis aloittamaan seuraavan aluksen kierrätyksen.....
(*IMO-numero*)

Kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, joka on annettu yleissopimuksen määräysten nojalla seuraavan valtion hallituksen alaisuudessa

.....
(*Valtion nimi*)

ja jonka on antanut
(*Yleissopimuksen määräysten nojalla valtuutetun henkilön tai luokituslaitoksen koko nimi*)

.....(pp/kk/vvvv),

(Antamispäivämäärä)

on liitteenä.

Allekirjoitus

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

LIITE 7

ALUSKIERRÄTYKSEN LOPPUUNSAATTAMISILMOITUKSEN MALLI

ALUSKIERRÄTYKSEN LOPPUUNSAATTAMISILMOITUS

Tämä asiakirja on seuraavaa alusta koskevan aluskierrätyksen loppuunsaattamisilmoitus

.....
(Aluksen nimi, kun se vastaanotettiin kierrätykseen / poistettiin rekisteristä)

Kierrätykseen vastaanotetun aluksen tiedot

| | |
|---|--|
| Numero- tai kirjaintunnus | |
| Rekisteröintisatama | |
| Bruttovetoisuus | |
| IMO-numero | |
| Aluksen omistajan nimi ja osoite | |
| Rekisteröidyn omistajan IMO-tunnistenumero | |
| Yrityksen IMO-tunnistenumero | |
| Rakentamispäivämäärä | |

TÄLLÄ ASIAKIRJALLA VAHVISTETAAN SEURAAVAA:

Alus on kierrätetty aluskierrätysuunnitelman mukaisesti, joka on osa turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskevan vuoden 2009 Hongkongin kansainvälistä yleissopimusta (jäljempänä 'yleissopimus'), seuraavassa aluskierrätyslaitoksessa

.....
(Luvan saaneen aluskierrätyslaitoksen nimi ja sijainti)

ja aluksen kierrätys saatettiin loppuun yleissopimuksessa edellytetyllä tavalla

.....(pp/kk/vvvv).
(Loppuunsaattamispäivämäärä)

Myönnetty
(Loppuunsaattamisilmoituksen myöntämispaikka)

.....(pp/kk/vvvv)
(Myöntämispäivämäärä)

.....
(Aluskierrätyslaitoksen omistajan tai omistajan
puolesta toimivan edustajan allekirjoitus)

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)

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.328(76)

**MUUTOKSET ALUSTEN
AIHEUTTAMAN MEREN
PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ
VUONNA 1973 TEHDYN
KANSAINVÄLISEN
YLEISSOPIMUKSEN, SELLAISENA
KUIN SE OLI MUUTETTUNA SIIHEN
LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978
PÖYTÄKIRJALLA, MUUTTAMISESTA
VUONNA 1997 TEHDYN PÖYTÄKIRJAN
LIITTEESEEN**

**Vuonna 2021 tarkistettu MARPOL-
yleissopimuksen VI liite**

MERIYMPÄRISTÖN
SUOJELUKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean (jäljempänä ”komitea”) tehtäviä,

PALAUTTAA MYÖS MIELIIN alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvillä vuosien 1978 ja 1997 pöytäkirjoilla (MARPOL-yleissopimus), 16 artiklan, jossa määritellään muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianomaiselle elimelle tehtäväksi harkita siihen muutoksia sopimuspuolten hyväksymistä varten,

PALAUTTAA LISÄKSI MIELIIN, että komitea on 72. istunnossaan hyväksynyt päätöslauselman MEPC.304(72) *alustavasta IMO:n strategiasta alusten aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi*,

ON KÄSITELLYT 76. istunnossaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen ehdotetut muutokset, jotka koskevat pakollisia tavoitteellisia teknisiä ja operatiivisia toimenpiteitä kansainvälisen

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

merenkulun hiili-intensiteetin vähentämiseksi ja miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttamista tietyistä katsastus- ja todistusvaatimuksista ja jotka on jaettu MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen a kohdan mukaisesti,

ON MYÖS KÄSITELLYT 76. istunnossaan kattavaa arviota MARPOL-yleissopimuksen IV liitteeseen ehdotettujen muutosten vaikutuksista valtioihin, mukaan lukien kehitysmaihin ja erityisesti vähiten kehittyneisiin valtioihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin*,

1 HYVÄKSYY MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen tehtävät muutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;

2 PÄÄTTÄÄ MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä toukokuuta 2022, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittaneet järjestölle vastustavansa muutoksia;

3 KEHOTTAÄ sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen tulevat MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä marraskuuta 2022, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;

4 PYYTÄÄ MYÖS sopimuspuolia harkitsemaan hiili-intensiteettiä koskevan

international shipping and exemption of unmanned non-self-propelled (UNSP) barges from certain survey and certification 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;

*Kuten esitetään asiakirjoissa MEPC 76/7/13, MEPC 76/INF.68 ja MEPC 76/INF.68/Add.1, Add.2 ja 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.

säännöstön laatimista ja ryhtymään tähän mahdollisimman pian;

5 PYYTÄÄ järjestöä ottamaan huomioon MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen muutosten 25 säännön 3 kappaleen ja 28 säännön 11 kappaleen tarkastelulausekkeet ja aloittamaan vastaavat tarkastelut mahdollisimman pian;

6 PYYTÄÄ MYÖS järjestöä tarkastelemaan edellä mainittujen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosten vaikutuksia valtioihin ja kiinnittämään erityistä huomiota kehittyvien maiden, etenkin vähiten kehittyneiden valtioiden ja pienten kehittyvien saarivaltioiden tarpeisiin, jotta voidaan tehdä mahdollisesti tarvittavia mukautuksia;

7 SITOUTUU ottamaan huomioon MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutosten kattavasta vaikutustenarvioinnista saadut kokemukset parantaakseen tulevien vaikutustenarviointien suorittamista ottaen huomioon ehdotetuilla toimenpiteillä valtioihin olevien vaikutusten arviointimenettelyn (MEPC.1/Circ.885) ja lyhyen aikavälin toimenpiteiden vaikutustenarviointia koskevat säännöt;

8 KANNUSTAA sopimuspuolia harkitsemaan edellä mainittujen muutosten soveltamisen aikaistamista;

9 PYYTÄÄ pääsihteeriä MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen tehtävistä muutoksista kaikille MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolille;

10 PYYTÄÄ MYÖS pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolia.

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;

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.

MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN VI LIITE

SÄÄNNÖT ALUSTEN AIHEUTTAMAN ILMAN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISEKSI

Luku 1 – Yleistä

1 sääntö

Soveltaminen

Tämän liitteen määräykset koskevat kaikkia aluksia, jollei muuta nimenomaisesti määrätä.

2 sääntö

Määritelmät

1 Tässä liitteessä

.1 *'Liite'* tarkoittaa alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL-yleissopimus), sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla ja vuoden 1997 pöytäkirjalla, VI liitettä, sellaisena kuin se on järjestön muuttamana, edellyttäen että tällaiset muutokset on hyväksytty ja pantu täytäntöön tämän yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.

.2 *'Vastaava rakennusvaihe'* tarkoittaa vaihetta, jossa

.1 tietyksi alukseksi tunnistettava rakentaminen alkaa; ja

.2 kyseisen aluksen kokoaminen on aloitettu, ja se käsittää vähintään 50 tonnia tai yhden prosentin kaikkien rakennusaineiden arvioidusta kokonaismäärästä, pienemmän luvun mukaisesti.

.3 *'Vuospäivä'* tarkoittaa sitä päivämäärää kunakin vuonna, joka on sama kuin kansainvälisen ilmasuojelutodistuskirjan voimassaolon päättymispäivä.

.4 *'Auditointi'* tarkoittaa järjestelmällistä, riippumatonta ja dokumentoitua prosessia, jossa hankittavaa auditointinäyttöä arvioidaan objektiivisesti sen

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.

määrittämiseksi, missä määrin auditointikriteerit on täytetty.

.5 *'Auditointijärjestelmä'* tarkoittaa järjestön luomaa IMO:n jäsenvaltioiden auditointijärjestelmää, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

.6 *'Auditointistandardi'* tarkoittaa täytäntöönpanosäännöstöä.

.7 *'Apuhallintalaite'* tarkoittaa meridieselmoottoriin asennettua järjestelmää, toimintoa tai valvontastrategiaa, jonka tarkoituksena on suojata moottoria ja/tai sen oheislaitteita käyttöolosuhteissa, jotka voivat johtaa moottorin vahingoittumiseen tai rikkoutumiseen, tai jota käytetään moottorin käynnistämisen apuna. Apuhallintalaite voi olla myös strategia tai toimenpide, josta on riittävällä varmuudella osoitettu, että se ei ole estolaite.

.8 *'Täytäntöönpanosäännöstö'* tarkoittaa IMO:n asiakirjojen täytäntöönpanosäännöstöä (III säännöstö), jonka järjestö on hyväksynyt päätöslauselmalla A.1070(28).

.9 *'Jatkuva syöttö'* määritellään prosessina, jossa jäte syötetään polttokammioon ilman ihmisen avustusta jätteenpolttouunin ollessa normaalissa toimintatilassa ja polttokammion käyttölämpötilan ollessa 850–1 200 °C.

.10 *'Estolaite'* tarkoittaa laitetta, jolla mitataan tai aistitaan käyttömuuttujia (kuten moottorin nopeutta, lämpötilaa, sisäänottopainetta tai muuta parametria) tai reagoidaan niihin, jotta voidaan aktivoita, moduloida, viivyttää tai deaktivoida mikä tahansa päästöjen valvontajärjestelmän osa tai toiminto siten, että päästöjen valvontajärjestelmän tehokkuus normaaleissa käyttöolosuhteissa heikkenee, ellei tällaisen laitteen käyttö ole osa sovellettavia päästötodistusten edellyttämiä testimenettelyjä.

.11 *'Sähköinen päiväkirja'* tarkoittaa hallinnon hyväksymää laitetta tai järjestelmää, jolla sähköisesti tallennetaan vaaditut päästöt, siirtoja ja muita toimintoja koskevat merkinnät tässä liitteessä

.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.

vaaditulla tavalla tulostetun päiväkirjan asemesta.

.12 *'Päästö'* tarkoittaa minkä tahansa tämän liitteen perusteella valvotun aineen vapautumista aluksesta ilmakehään tai mereen.

.13 *'Päästöjen valvonta-alue'* tarkoittaa aluetta, jolla on otettava käyttöön alusten päästöjä koskevia erityisiä pakollisia toimenpiteitä typen tai rikin oksideista ja hiukkasista tai näistä kaikkista kolmesta päästötyypistä johtuvan ilman pilaantumisen ja siihen liittyvien ihmisten terveydelle ja ympäristölle aiheutuvien haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja valvomiseksi. Päästöjen valvonta-alueita ovat tämän liitteen 13 ja 14 säännöissä luetellut tai niiden mukaisesti nimetyt valvonta-alueet.

.14 *'Polttoöljy'* tarkoittaa mitä tahansa alukselle toimitettua ja aluksella poltettavaksi tarkoitettua aluksen kulkuun tai käyttöön tarvittavaa polttoainetta, myös kaasua ja kevyttä ja raskasta polttoainetta.

.15 *'Bruttovetoisuus'* tarkoittaa bruttovetoisuutta, joka lasketaan vuoden 1969 kansainvälisen alustenmittausyleissopimuksen I liitteessä tai sitä mahdollisesti seuraavassa yleissopimuksessa annettujen aluksenmittaussääntöjen mukaan.

.16 *'Käytönaiikainen näyte'* tarkoittaa näytettä aluksella käytettävästä polttoöljystä.

.17 *'Asennukset'* tämän liitteen 12 säännössä tarkoitavat järjestelmien, varusteiden, myös kannettavien palonsammutusyksiköiden, eristyksen tai muun materiaalin asentamista alukselle, mutta ei tarkoita aikaisemmin asennettujen järjestelmien, varusteiden, eristyksen tai muun materiaalin korjausta tai uudelleen lataamista eikä kannettavien palonsammutusyksikköjen uudelleen lataamista.

.18 *'Asennettu'* tarkoittaa meridieselmoottoria, joka on asennettu tai tarkoitettu asennettavaksi alukselle, myös kannettavaa apudieselmoottoria vain, jos sen polttoaineen syöttö-, jäähdytys- tai pakokaasujärjestelmä on aluksen kiinteä osa. Polttoaineen syöttöjärjestelmää

.12 *Emission* means any release of substances, subject to control by this Annex, from ships into the atmosphere or sea.

.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.

pidetään aluksen kiinteänä osana vain, jos se on kiinnitetty alukseen pysyvästi. Tämä määritelmä kattaa meridieselmoottorin, jota käytetään täydentämään tai lisäämään aluksen asennettua tehokapasiteettia ja joka on tarkoitettu aluksen kiinteäksi osaksi.

.19 *'Irrationaalinen päästöjen valvontastrategia'* tarkoittaa strategiaa tai toimenpidettä, joka heikentää päästönvalvontajärjestelmän tehokkuutta sen tason alapuolelle, jota sovellettavissa päästöttestimenettelyissä odotetaan, kun alusta käytetään tavanomaisissa käyttöolosuhteissa.

.20 *'Alhaisessa lämpötilassa leimahtava polttoaine'* tarkoittaa kaasumaista tai nestemäistä polttoöljyä, jonka leimahduspiste on alempi kuin muuten sallitaan ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus), sellaisena kuin se on muutettuna, II-2 luvun 4 säännön 2 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdassa.

.21 *'Meridieselmoottori'* tarkoittaa mäntäpolttomoottoria, joka toimii tämän liitteen 13 säännön alaisella nestemäisellä polttoaineella tai kaksipolttoainekäytössä, myös tarvittaessa tehostimella tai yhdistelmäjärjestelmällä. Meridieselmoottorina pidetään myös kaasukäyttöistä moottoria, joka on asennettu 1 päivänä maaliskuuta 2016 tai sen jälkeen rakennettuun alukseen, tai kaasukäyttöistä apu- tai toisenlaista vaihtomoottoria, joka on asennettu kyseisenä päivänä tai sen jälkeen.

.22 *'MARPOL-näyte'* tarkoittaa polttoöljynäytettä, joka on toimitettu tämän liitteen 18 säännön 8 kappaleen 1 kohdan mukaisesti.

.23 *'Typen oksidien tekninen säännöstö'* tarkoittaa MARPOL-konferenssin päätöslauselmalla nro 2 hyväksyttyä meridieselmoottoareiden typen oksidipäästöjen valvonnan teknistä säännöstöä, sellaisena kuin se on järjestön muuttamana edellyttäen, että muutokset on hyväksytty ja saatettu voimaan tämän yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.

.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.

.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 *'Aluksella oleva näyte'* tarkoittaa näytettä polttoöljystä, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai kuljetettavaksi käyttöä varten kyseisellä aluksella.

.25 *'Otsonikerrosta heikentävät aineet'* tarkoittavat valvottuja aineita, jotka määritellään otsonikerrosta heikentävistä aineista vuonna 1987 tehdyn Montrealin pöytäkirjan 1 artiklan 4 kohdassa ja jotka luetellaan kyseisen pöytäkirjan tätä liitettä sovellettaessa tai tulkittaessa voimassa olevissa A, B, C tai E liitteissä.

Otsonikerrosta heikentäviin aineisiin, joita voi olla aluksella, kuuluvat muun muassa seuraavat:

Haloni 1211 bromiklooridifluorimetaani
Haloni 1301 bromitrifluorimetaani
Haloni 2402 1,2-dibromi-1,1,2,2-tetrafluorimetaani (käytetään myös nimeä haloni 114B2)
CFC-11 trikloorifluorimetaani
CFC-12 diklooridifluorimetaani
CFC-113 1,1,2-trikloori-1,2,2-trifluorimetaani

CFC-114 1,2-dikloori-1,1,2,2-tetrafluorimetaani

CFC-115 klooripentafluorimetaani

.26 *'Aluksella tapahtuva jätteenpolttaminen'* tarkoittaa jätteiden tai muun aineksen polttamista aluksella, jos sellaiset jätteet tai muut ainekset ovat syntyneet aluksen normaalin toiminnan yhteydessä.

.27 *'Aluksella sijaitseva jätteenpolttouuni'* tarkoittaa aluksen laitteistoa, jonka suunniteltu pääasiallinen käyttötarkoitus on jätteiden polttaminen.

.28 *'Rakennetut alukset'* tarkoittavat aluksia, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa.

.29 *'Jäteöljy'* tarkoittaa jäteöljyä polttoaine- tai voiteluöljyn separaattoreista, jätevoiteluöljyä pää- tai apukoneistosta tai jäteöljyä pilssiveden separaattoreista, öljynsuodatuslaitteista tai vuotoastioista.

.30 *'Polttoöljyn rikkipitoisuus'* tarkoittaa polttoöljyssä olevan rikin pitoisuutta mitattuna % m/m ja testattuna järjestön hyväksymän standardin mukaisesti.

.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

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

.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

.31 'Säiliöalus' tämän liitteen 15 säännössä tarkoittaa öljysäiliöalusta, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen I liitteen 1 säännössä, tai kemikaalisäiliöalusta, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen II liitteen 1 säännössä.

.32 'Miehittämätön muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuva proomu' tarkoittaa proomua,

.1 jota ei kuljeteta mekaanisin välinein;

.2 johon ei ole asennettu järjestelmää, laitetta ja/tai koneistoa, joka voi synnyttää tällä liitteellä säänneltyjä päästöjä; ja

.3 jonka kyydissä ei ole henkilöitä eikä eläviä elämiä.

2 4 luvussa

.1 '1 päivänä syyskuuta 2019 tai sen jälkeen toimitettu alus' tarkoittaa alusta,

.1 jonka rakennussopimus on tehty 1 päivänä syyskuuta 2015 tai sen jälkeen; tai

.2 jos rakennussopimusta ei ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä maaliskuuta 2016 tai sen jälkeen; tai

.3 joka luovutetaan 1 päivänä syyskuuta 2019 tai sen jälkeen.

.2 'Saavutettu vuotuinen operatiivinen CII' on operatiivisen hiili-intensiteetti-indikaattorin arvo, jonka yksittäinen alus on saavuttanut tämän liitteen 26 ja 28 sääntöjen mukaisesti.

.3 'Saavutettu EEDI' on EEDI-arvo, jonka yksittäinen alus on saavuttanut tämän liitteen 22 säännön mukaisesti.

.4 'Saavutettu EEXI' on EEXI-arvo, jonka yksittäinen alus on saavuttanut tämän liitteen 23 säännön mukaisesti.

.5 'Irtolastialus' tarkoittaa alusta, joka on pääasiallisesti tarkoitettu kuljettamaan kuivaa irtolastia, mukaan lukien alustyypit kuten Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) (sellaisena kuin se on muutettuna) XII luvun 1 säännössä määritellyt malminkuljetusalukset lukuun ottamatta yhdistelmäaluksia.

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

.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 *'Kalenterivuosi'* tarkoittaa ajanjaksoa 1 päivästä tammikuuta 31 päivään joulukuuta.

.7 *'Yhdistelmäalus'* tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu kantamaan sekä nestemäistä että kuivaa irtolastia täydellä kantavuudella.

.8 *'Yhtiö'* tarkoittaa aluksen omistajaa tai muuta organisaatiota tai henkilöä, kuten laivanisäntää tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahdinottajaa, joka on ottanut aluksen omistajalta vastuulleen aluksen toiminnan ja joka on tällaisen vastuun otettuaan suostunut hoitamaan kaikki tehtävät ja velvollisuudet, jotka johtuvat alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä turvallisuusjohtamissäännöstöstä, sellaisena kuin se on muutettuna.

.9 *'Konttialus'* tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu yksinomaan kuljettamaan kontteja lastiruumissa ja kannella.

.10 *'Tavanomainen kuljetuskoneisto'* 4 luvussa tarkoittaa käyttövoimamenetelmää, jossa päämääntäpolttomootori(t) on (ovat) pääasiallinen kuljetuskoneisto ja kytketty joko suoraan tai vaihdelaatikon kautta käyttöakseliin.

.11 *'Risteilyalus'* tarkoittaa 4 luvussa matkustaja-alusta, jolla ei ole lastikantta ja joka on suunniteltu yksinomaan matkustajien kaupalliseen kuljettamiseen yöpymiseen tarkoitetuissa majoitustiloissa merimatalla.

.12 *'Kuljettu matka'* tarkoittaa maitse kuljettua matkaa.

.13 *'Olemassa oleva alus'* tarkoittaa alusta, joka ei ole uusi alus.

.14 *'Kaasusäiliöalus'* 4 luvussa tarkoittaa muuta rahtialusta kuin tämän säännön 2 kappaleen 16 kohdassa määriteltyä nestekaasusäiliöalusta, joka on rakennettu tai muunnettu ja jota käytetään nesteytetyn kaasun kuljettamiseen irtolastina.

.15 *'Yleinen lastialus'* tarkoittaa yksi- tai monikantista alusta, joka on suunniteltu pääasiassa yleislastin kuljettamiseen. Määritelmän piiriin eivät kuulu erikoisalukset, joita ei huomioida yleisten lastialusten viitelinjojen laskennassa. Tällaisia erikoisaluksia ovat

.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.

.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

karjankuljetusalukset,
proomunkuljetusalukset, raskaslastialukset,
huvialuksia kuljettavat alukset ja
ydinpolttoainetta kuljettavat alukset.

.16 *'Nestekaasusäiliöalus'* tämän liitteen 4
luvussa tarkoittaa lastialusta, joka on
rakennettu tai mukautettu ja jota käytetään
nesteytetyn maakaasuun (LNG)
irtokuljetukseen.

.17 *'Merkittävä muutos'* tämän liitteen 4
luvussa tarkoittaa aluksen muutosta

.1 joka olennaisesti muuttaa aluksen kokoa,
kantokykyä tai konetehoa; tai

.2 joka muuttaa aluksen tyyppiä; tai

.3 jonka tarkoituksena on hallinnon
mielestä oleellisesti pidentää aluksen
käyttöikä; tai

.4 joka muulla tavalla muuttaa alusta siten,
että jos kyseessä olisi uusi alus, siihen
sovellettaisiin tämän yleissopimuksen
määräyksiä, joita siihen olemassa olevana
aluksena ei sovelleta; tai

.5 joka olennaisesti muuttaa aluksen
energiatehokkuutta ja käsittää muutoksen,
jonka takia alus saattaa ylittää tämän liitteen
24 säännön mukaisesti sovellettavan
vaaditun EEDIn tai tämän liitteen 25 säännön
mukaisesti sovellettavan vaaditun EEXIn.

.18 *'Uusi alus'* tarkoittaa alusta

.1 josta on tehty rakennussopimus 1
päivänä tammikuuta 2013 tai sen jälkeen; tai

.2 jos rakennussopimusta ei ole, jonka köli
on laskettu tai joka on vastaavassa
rakennusvaiheessa 1 päivänä heinäkuuta
2013 tai sen jälkeen; tai

.3 joka luovutetaan 1 päivänä heinäkuuta
2015 tai sen jälkeen.

.19 *'Epätavanomainen kuljetuskoneisto'*
tämän liitteen 4 luvussa tarkoittaa muuta
kuin tavanomaista käyttövoimamenetelmää,
johon kuuluvat dieselsähkökäyttövoimaan,
turbiinikäyttövoimaan ja
hybridikäyttövoimaan perustuvat
järjestelmät.

.20 *'Matkustaja-alus'* tarkoittaa alusta, joka
kuljettaa yli 12:ta matkustajaa.

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.

.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,

.21 *'Polaarisäännöstö'* tarkoittaa napa-alueilla liikennöiviä aluksia koskevaa kansainvälistä säännöstöä, joka koostuu johdannosta, I-A ja II-A osista ja I-B ja II-B osista ja joka on hyväksytty päätöslauselmilla MSC.385(94) ja MEPC.264(68), sellaisina kuin ne voivat olla muutettuina, edellyttäen että:

.1 muutokset polaarisäännösten johdannossa ja II-A osan 1 luvussa oleviin ympäristöä koskeviin määräyksiin hyväksytään ja pannaan täytäntöön ja niitä sovelletaan tämän yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti, jotka koskevat liitteen lisäykseen sovellettavia muuttamismenettelyjä; ja

.2 Meriympäristön suojelukomitea hyväksyy muutokset polaarisäännösten II-B osaan työjärjestyksensä mukaisesti.

.22 *'Kylmälastialus'* tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu yksinomaan kuljettamaan kylmälastia lastiruumissa.

.23 *'Vaadittu vuotuinen operatiivinen CII'* on tämän liitteen 26 ja 28 sääntöjen mukaisen saavutetun vuotuisen operatiivisen CII:n tavoitearvo tietyyppiselle ja -kokoiselle alukselle.

.24 *'Vaadittu EEDI'* on saavutetun EEDIn maksimiarvo, joka on sallittu tämän liitteen 24 säännön mukaan tietyyppiselle ja -kokoiselle alukselle.

.25 *'Vaadittu EEXI'* on saavutetun EEXIn maksimiarvo, joka on sallittu tämän liitteen 25 säännön mukaan tietyyppiselle ja -kokoiselle alukselle.

.26 *'Ro-ro-alus'* tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu kuljettamaan ro-ro-lastinkuljetusyksiköitä.

.27 *'Ro-ro-alus (ajoneuvojen kuljetusalus)'* tarkoittaa monikantista ro-ro-alusta, joka on suunniteltu kuljettamaan ilman kuljettajaa olevia autoja ja kuorma-autoja.

.28 *'Ro-ro-matkustaja-alus'* tarkoittaa matkustaja-alusta, jossa on ro-ro-lastitiloja.

.29 *'Säiliöalus'* tarkoittaa tämän yleissopimuksen I liitteen 1 säännössä määriteltyä öljysäiliöalusta tai tämän yleissopimuksen II liitteen 1 säännössä

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 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.

määriteltyä kemikaalisäiliöalusta tai NLS-säiliöalusta.

3 sääntö

Poikkeukset ja vapautukset

Yleistä

1 Tämän liitteen sääntöjä ei sovelleta

.1 päästöihin, jotka ovat välttämättömiä aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä; tai
2. päästöihin, jotka aiheutuvat aluksen tai sen laitteiden vahingoittumisesta:

.2.1 edellyttäen, että vahingon sattumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen on ryhdytty kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi; ja

.2.2 aluksen omistaja tai päällikkö ei ole toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai piittaamattomasti ja tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi toiminnasta.

Kokeilut alusten aiheuttamien päästöjen vähentämiseksi ja päästöjen valvontateknologian tutkimus

2 Sopimuspuolen hallinto voi tarvittaessa yhteistyössä muiden hallintojen kanssa myöntää vapautuksen tämän liitteen erityismääräyksistä alukselle, jotta sillä voidaan tehdä kokeiluja alusten päästöjen vähentämis- ja valvontatekniikoiden ja moottorien suunnitteluohjelmien kehittämiseksi. Vapautus voidaan antaa vain, jos liitteen erityismääräysten tai vuonna 2008 tarkistetun tyyppien oksidien teknisen säännösten soveltaminen voisi estää tutkimuksen tällaisten tekniikoiden tai ohjelmien kehittämiseksi. Tämän säännön mukaisesti annettu lupa ei vapauta alusta 27 säännön mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta eikä muuta niiden tietojen laatua ja laajuutta, jotka on ilmoitettava 27 säännön mukaisesti. Vapautusta koskeva lupa annetaan vain tarvittavalle alusten

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 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 NOx 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:

vähimmäismäärälle, ja sitä koskevat seuraavat määräykset:

.1 jos meridieselmoottorin sylinteritilavuus on enintään 30 litraa, merikokeilu kestää enintään 18 kuukautta. Jos lisäaikaa tarvitaan, luvan antava hallinto voi uudistaa luvan toiseksi 18 kuukauden jaksoksi; tai

.2 jos meridieselmoottorin sylinteritilavuus on vähintään 30 litraa, merikokeilu kestää enintään viisi vuotta, ja luvan antava hallinto tai hallinnot tarkastavat jokaisen välikatsastuksen yhteydessä, kuinka kokeilu edistyy. Lupa voidaan tarkastuksen perusteella peruuttaa, jos testauksessa ei ole noudatettu lupaehtoja tai jos katsotaan, että tekniikka tai ohjelma ei todennäköisesti tuota tehokkaita tuloksia alusten päästöjen vähentämiseksi ja valvomiseksi. Jos tarkastava hallinto tai hallinnot katsovat, että tietyn tekniikan tai ohjelman testaamiseen tarvitaan lisäaikaa, lupa voidaan uudistaa enintään viiden vuoden lisäajaksi.

Päästöt merenpohjan mineraaleihin liittyvästä toiminnasta

3.1 Tämän liitteen määräyksiä ei tämän yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohdan mukaisesti sovelleta merenpohjan mineraalien tutkimisesta ja hyödyntämisestä sekä näihin liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta jalostamisesta välittömästi johtuviin päästöihin. Tällaisia päästöjä ovat muun muassa seuraavat:

.1 yksinomaan merenpohjan mineraalien tutkimisen ja hyödyntämisen sekä näihin liittyvän rannikon ulkopuolella tapahtuvan jalostuksen välittömänä tuloksena syntyneiden aineiden poltosta johtuvat päästöt, myös mutta ei ainoastaan hiilivetyjen leimahduksesta ja porausjätteen, -liejun ja/tai stimulointiaineiden palamisesta lähteen valmistelun ja testausoperaatioiden aikana sekä leimahduksista häiriöolosuhteissa johtuvat päästöt;

.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, 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 porausnesteiden ja porausjätteen mukana kulkeutuvien kaasujen ja haihtuvien yhdisteiden vapautuminen;

.3 päästöt, jotka liittyvät yksinomaan ja välittömästi merenpohjan mineraalien käsittelyyn, muokkaukseen tai varastointiin; ja

.4 yksinomaan merenpohjan mineraalien tutkimisessa ja hyödyntämisessä sekä näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa jalostuksessa käytettävien meridieselmoottorien päästöt.

3.2 Tämän liitteen 18 säännön vaatimuksia ei sovelleta työmaalla tuotettaviin hiilivetyihin, joita käytetään myöhemmin työmaalla polttoaineena, jos hallinto on hyväksynyt tämän.

Miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut

4 Hallinto voi vapauttaa miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun tämän liitteen 5 säännön 1 kappaleen ja 6 säännön 1 kappaleen vaatimuksista miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitettulla kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan vapautuskirjalla enintään viiden vuoden ajaksi, edellyttäen että proomulle on suoritettu katsastus, jossa vahvistetaan tämän liitteen 2 säännön 1 kappaleen 32 kohdan 1–3 alakohdassa mainittujen edellytysten täyttyminen.

4 sääntö

Vastaavuudet

1 Sopimuspuolen hallinto voi sallia, että alukseen asennetaan muu kuin tässä liitteessä vaadittu varuste, materiaali, laite tai koje tai että aluksella käytetään muuta vaihtoehtoista menettelyä, polttoöljyä tai noudattamismenetelmää, jos sellainen varuste, materiaali, laite tai koje taikka muu menettely, vaihtoehtoinen polttoaine tai noudattamismenetelmä on päästöjen vähentämisen kannalta vähintään yhtä tehokas kuin tässä liitteessä vaadittu, 13 ja 14 säännössä esitetyt vaatimukset mukaan luettuina.

.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^{Error! Bookmark not defined.} 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, 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 Sopimuspuolen hallinto, joka sallii jonkin vaihtoehdoisen varusteen, materiaalin, laitteen tai kojeen taikka muun menettelyn, vaihtoehdoisen polttoöljyn tai noudattamismenetelmän käyttämisen tässä liitteessä vaaditun asemasta, toimittaa tästä yksityiskohtaiset tiedot järjestölle, joka jakaa tiedot sopimuspuolille tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

3 Sopimuspuolen hallinnon olisi otettava huomioon kaikki tämän säännön mukaisia vastaavuuksia koskevat järjestön laatimat ohjeet.

4 Sopimuspuolen hallinto, joka sallii tämän säännön 1 kappaleen mukaisen vastaavuuden käytön, pyrkii toimimaan siten, että sopimuspuolen tai muiden valtioiden ympäristölle, ihmisten terveydelle, omaisuudelle tai luonnonvaroilta ei aiheudu vahinkoa tai haittaa.

2 luku – Katsastus, todistukset ja valvonta

5 sääntö

Katsastukset

1 Jokaiselle alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tonnia, ja jokaiselle kiinteälle ja kelluvalle porauslautalle tai muulle alustalle tehdään seuraavat katsastukset, jotta voidaan varmistaa tämän liitteen 3 luvun vaatimusten noudattaminen:

.1 Alkukatsastus ennen aluksen käyttöönottoa tai ennen kuin tämän liitteen 6 säännössä vaadittu todistuskirja annetaan ensimmäisen kerran. Katsastuksessa varmistetaan, että varusteet, järjestelmät, laitteet, järjestelyt ja materiaalit vastaavat täysin tämän liitteen 3 luvun sovellettavia vaatimuksia;

.2 Uusintakatsastus hallinnon määrittämin enintään viiden vuoden väliajoin, paitsi jos sovelletaan tämän liitteen 9 säännön 2, 5, 6 tai 7 kappaletta. Tässä uusintakatsastuksessa varmistetaan, että varusteet, järjestelmät, laitteet, järjestelyt ja materiaalit vastaavat

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 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;

täysin tämän liitteen 3 luvun sovellettavia vaatimuksia;

.3 Välikatsastus kolmen kuukauden kuluessa ennen tai jälkeen toista todistuskirjan vuosipäivää tai kolmen kuukauden kuluessa ennen tai jälkeen kolmatta todistuskirjan vuosipäivää, jolloin välikatsastus suoritetaan jonkin tämän säännön 1 kappaleen 4 kohdassa määritellyn vuosikatsastuksen asemesta. Välikatsastuksessa varmistetaan, että varusteet ja järjestelyt ovat täysin tämän liitteen 3 luvun sovellettavien vaatimusten mukaisia ja hyvässä toimintakunnossa. Tällaiset välikatsastukset hyväksytään tämän liitteen 6 tai 7 säännön mukaisesti annettavassa IAPP-todistuskirjassa;

.4 Vuosikatsastus kolmen kuukauden kuluessa ennen tai jälkeen todistuskirjan jokaista vuosipäivää, mukaan lukien tämän säännön 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitettujen varusteiden, järjestelmien, laitteiden, järjestelyjen ja materiaalien yleistarkastus sen varmistamiseksi, että ne on pidetty kunnossa tämän säännön 5 kappaleen mukaisesti ja että ne toimivat tyydyttävästi alukselle tarkoitettussa käytössä. Tällaiset vuosikatsastukset hyväksytään tämän liitteen 6 tai 7 säännön mukaisesti annettavassa IAPP-todistuskirjassa; ja

.5 Joko yleinen tai osittainen lisäkatsastus tilanteen mukaan aina, kun on tehty tämän säännön 5 kappaleen mukaisia merkittäviä korjauksia tai uudistuksia tai kun on tehty tämän säännön 6 kappaleen mukaisista tarkastuksista johtuvia korjauksia. Katsastuksessa varmistetaan, että tarvittavat korjaukset tai uudistukset on todella tehty, että korjauksessa tai uudistuksessa käytetyt materiaalit ja työn laatu ovat kaikilta osin tyydyttäviä ja että alus on kaikilta osin tämän liitteen 3 luvun vaatimusten mukainen.

2 Hallinto voi vahvistaa bruttovetoisuudeltaan alle 400 tonnin aluksia varten asianmukaisia toimenpiteitä, joilla varmistetaan tämän liitteen 3 luvun sovellettavien määräysten noudattaminen.

.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 Hallinnon virkamiehet suorittavat tämän liitteen määräysten valvomiseksi tarvittavat alusten katsastukset.

.1 Hallinto voi kuitenkin siirtää katsastukset tähän tarkoitukseen nimettyjen katsastajien tai sen hyväksymien laitosten tehtäväksi. Tällaisten laitosten on noudatettava järjestön hyväksymiä ohjeita;

.2 Tämän liitteen 13 säännön vaatimusten mukaisuus varmistetaan meridieselmoottoreiden ja laitteiden katsastuksessa, joka tehdään vuonna 2008 tarkistetun tyyppien oksidien teknisen säännösten mukaisesti.

.3 Jos nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos katsoo, että varusteiden kunto ei oleennaisilta osiltaan vastaa todistuskirjan tietoja, se varmistaa, että korjaavat toimet tehdään, ja ilmoittaa ajoissa asiasta hallinnolle. Jos tällaisiin korjaaviin toimiin ei ryhdytä, hallinto peruuttaa todistuskirjan. Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa, asiasta ilmoitetaan välittömästi myös satamavaltion asianmukaisille viranomaisille. Jos hallinnon virkamies, nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos on ilmoittanut asiasta satamavaltion asianmukaisille viranomaisille, kyseisen satamavaltion hallituksen on annettava tällaiselle virkamiehelle, katsastajalle tai laitokselle kaikkea tarvittavaa apua, jotta nämä pystyvät täyttämään tämän säännön mukaiset velvollisuutensa; ja

.4 Kyseisen hallinnon on joka tapauksessa täysimääräisesti taattava katsastuksen kattavuus ja tehokkuus ja toteutettava kaikki tarvittavat järjestelyt sen varmistamiseksi, että tämä velvollisuus täytetään.

4 Aluksille, joihin sovelletaan tämän liitteen 4 lukua, suoritetaan myös jäljempänä eritellyt katsastukset ottaen huomioon järjestön hyväksymät ohjeet:

.1 Alkukatsastus, joka suoritetaan ennen uuden aluksen käyttöönottoa ja ennen kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan myöntämistä. Katsastuksessa vahvistetaan,

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 NOx 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

että aluksen saavutettu EEDI vastaa tämän liitteen 4 luvun vaatimuksia ja että aluksella on tämän liitteen 26 säännössä vaadittu SEEMP-suunnitelma;

.2 Tilanteen mukaan yleinen tai osittainen katsastus, joka suoritetaan sellaisen uuden aluksen merkittävän muutoksen jälkeen, jota tämä sääntö koskee. Katsastuksessa varmistetaan, että saavutettu EEDI lasketaan tarvittaessa uudelleen ja että se vastaa tämän liitteen 24 säännön vaatimusta, jolloin muutetun aluksen tyyppiin ja kokoon kyseisessä vaiheessa sovellettava vähennystekijä vastaa sopimuksen tai kolin laskemisen päivämäärää tai luovutuspäivämäärää, joka on määritetty alkuperäiselle alukselle tämän liitteen 2 säännön 2 kappaleen 18 kohdan mukaisesti;

.3 Tapauksissa, joissa uuden tai olemassa olevan aluksen merkittävä muutos on niin mittava, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi alukseksi, hallinto määrittää, tarvitaanko saavutetulle EEDille alkukatsastusta. Jos tällainen katsastus määritellään tarpeelliseksi, siinä varmistetaan, että saavutettu EEDI on laskettu ja täyttää tämän liitteen 24 säännön vaatimuksen, jolloin sovellettava vähennystekijä vastaa muutetun aluksen tyyppiä ja kokoa muutossopimuksen päivämääränä tai sopimuksen puuttuessa muutoksen aloituspäivänä. Katsastuksessa tarkastetaan myös, että aluksella on tämän liitteen 26 säännössä vaadittu SEEMP-suunnitelma ja että se on tarkistettu asianmukaisesti 27 säännön alaisen aluksen osalta merkittävän muutoksen ottamiseksi huomioon tapauksissa, joissa merkittävä muutos vaikuttaa tiedonkeruumenetelmään ja/tai ilmoitusmenettelyihin;

.4 Olemassa olevien alusten osalta tarkastetaan, että niillä on tämän liitteen 26 säännön vaatimuksen mukainen SEEMP-suunnitelma, tämän säännön 1 kappaleessa määritellyssä ensimmäisessä väli- tai uusintakatsastuksessa 1 päivänä tammikuuta 2013 tai sen jälkeen riippuen siitä, kumpi suoritetaan ensin;

.5 Hallinto varmistaa, että jokaisen 27 säännön alaisen aluksen SEEMP-

that the SEEMP required by regulation 26 of this Annex is on board;

.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

suunnitelma on tämän liitteen 26 säännön 2 kappaleen mukainen. Tämä tehdään ennen tämän liitteen 27 säännön mukaista tiedonkeruuta, jotta voidaan varmistaa, että menetelmä ja menettelyt ovat käytössä ennen aluksen ensimmäisen ilmoitusjakson alkua. Alukselle annetaan vahvistus vaatimustenmukaisuudesta, ja se säilytetään aluksella;

.6 Hallinto varmistaa, että jokaisen 28 säännön alaisen aluksen SEEMP-suunnitelma on tämän liitteen 26 säännön 3 kappaleen 1 kohdan mukainen. Tämä tehdään ennen 1 päivää tammikuuta 2023. Alukselle annetaan vahvistus vaatimustenmukaisuudesta, ja se säilytetään aluksella;

.7 Sen tarkastaminen, että aluksen saavutettu EEXI on tämän liitteen 23 ja 25 säännön vaatimusten mukainen, suoritetaan tämän säännön 1 kappaleessa määritellyssä ensimmäisessä vuosi-, väli- tai uusintakatsastuksessa tai tämän säännön 4 kappaleen 1 ja 3 kohdassa määritellyssä alkukatsastuksessa 1 päivänä tammikuuta 2023 tai sen jälkeen riippuen siitä, kumpi suoritetaan ensin; ja

.8 Tämän säännön 4 kappaleen 7 kohdan estämättä tilanteen mukaan yleinen tai osittainen katsastus, joka suoritetaan sellaisen aluksen merkittävän muutoksen jälkeen, johon tämän liitteen 23 sääntöä sovelletaan. Katsastuksessa varmistetaan, että saavutettu EEXI lasketaan tarvittaessa uudelleen ja että se vastaa tämän liitteen 25 säännön vaatimusta.

5 Varusteita on ylläpidettävä tämän liitteen määräysten noudattamiseksi eikä katsastuksen kattamiin varusteisiin, järjestelmiin, laitteisiin, järjestelyihin tai materiaaleihin saa tehdä muutoksia ilman hallinnon nimenomaista suostumusta. Tällaisten laitteiden ja varusteiden välitön korvaaminen laitteilla ja varusteilla, jotka ovat tämän liitteen määräysten mukaisia, on sallittua.

6 Jos alukselle sattuu onnettomuus tai havaitaan vika, joka oleellisesti vaikuttaa tämän liitteen kattamien aluksen varusteiden

data under regulation 27 of this Annex in order to ensure the methodology and 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.

tehokkuuteen tai kattavuuteen, aluksen kapteenin tai omistajan on mahdollisimman pian ilmoitettava asiasta asianmukaisen todistuskirjan antamisesta vastaavalle hallinnolle, nimetyille katsastajalle tai hyväksytyille laitokselle.

6 sääntö

Polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten antaminen tai hyväksyminen

Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja

1 Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja (IAPP-todistuskirja) annetaan tämän liitteen 5 säännön määräysten mukaisen alku- tai uusintakatsastuksen jälkeen seuraaville:

.1 alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tonnia ja joka tekee matkoja muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai avomeriterminaaleihin; ja

.2 lautoille ja porauslautoille, jotka tekevät matkoja muiden sopimuspuolten suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluville vesille.

2 Alukselle, joka on rakennettu, ennen kuin tämä liite on tullut voimaan kyseisen aluksen hallinnon osalta, annetaan IAPP-todistuskirja tämän säännön 1 kappaleen mukaisesti viimeistään voimaantulon jälkeen seuraavan ensimmäisen määräaikaisen telakoinnin yhteydessä, kuitenkin viimeistään kolmen vuoden kuluttua voimaantulopäivästä.

3 Hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama henkilö tai laitos antaa tai hyväksyy todistuskirjan. Hallinto on kaikissa tapauksissa täysin vastuussa todistuskirjasta.

Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja

Regulation 6

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. Error! Bookmark not defined. 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

4 Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja annetaan katsastuksen jälkeen tämän liitteen 5 säännön 4 kappaleen määräysten mukaisesti jokaiselle bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 tonnin alukselle, ennen kuin alus voi tehdä matkoja muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai avomeriterminaleihin.

5 Hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama henkilö tai laitos antaa tai hyväksyy todistuskirjan. Hallinto on kaikissa tapauksissa täysin vastuussa todistuskirjasta.

Polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus

6 Vastaanotettuaan tämän liitteen 27 säännön 3 kappaleen mukaisesti ilmoitetut tiedot ja tämän liitteen 28 säännön 2 kappaleen mukaisen saavutetun vuotuisen operatiivisen CII:n hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama laitos

.1 määrittää, onko tiedot ilmoitettu tämän liitteen 27 säännön mukaisesti;

.2 tarkastaa, että ilmoitettu saavutettu vuotuinen operatiivinen CII perustuu tämän liitteen 27 säännön mukaisesti toimitettuihin tietoihin

.3 määrittää tarkastetun saavutetun vuotuisen operatiivisen CII:n perusteella aluksen operatiivisen hiili-intensiteettiä koskevan tämän liitteen 28 säännön 6 kappaleen mukaisesti; ja

.4 antaa alukselle polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskevan vaatimustenmukaisuusvakuutuksen viimeistään viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta tämän liitteen 6 säännön 6 kappaleen 1–3 kohdan mukaisen määrittämisen ja tarkastamisen jälkeen. Hallinto on kaikissa tapauksissa täysin vastuussa tästä vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta.

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 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,

7 Vastaanotettuaan tämän liitteen 27 säännön 4, 5 tai 6 kappaleen mukaisesti ilmoitetut tiedot hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama laitos päättää viipymättä, onko tiedot ilmoitettu 27 säännön mukaisesti. Jos näin on, se antaa alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen. Hallinto on kaikissa tapauksissa täysin vastuussa tästä vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta.

8 Tämän säännön 6 kappaleen estämättä luokituksen D kolmena peräkkäisenä vuonna tai luokituksen E tämän liitteen 28 säännön mukaisesti saaneelle alukselle ei anneta vaatimustenmukaisuusvakuutusta, ellei ole asianmukaisesti laadittu korjaavien toimien suunnitelmaa, joka on otettu huomioon SEEMP-suunnitelmassa ja jonka hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama laitos on tarkastanut tämän liitteen 28 säännön 7 ja 8 kappaleen mukaisesti.

7 sääntö

Toisen sopimuspuolen antama todistuskirja

1 Sopimuspuoli voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen, ja jos se voi riittävällä varmuudella todeta, että tämän liitteen määräyksiä noudatetaan, se antaa tai valtuuttaa antamaan alukselle IAPP-todistuskirjan tai kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan ja tarvittaessa tekee tai valtuuttaa tekemään aluksen todistuskirjoihin hyväksymismerkinnän tämän liitteen mukaisesti.

2 Todistuskirjan tai katsastusraportin jäljennös toimitetaan mahdollisimman pian pyynnön esittäneelle hallinnolle.

3 Näin annetussa todistuskirjassa on oltava maininta siitä, että se on annettu hallinnon pyynnöstä, ja sillä on sama todistusvoima kuin tämän liitteen 6 säännön perusteella annetulla todistuskirjalla ja se on tunnustettava samalla tavalla.

4 Alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, joka ei ole sopimuspuoli, ei anneta IAPP-todistuskirjaa, kansainvälistä

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 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.

energiatehokkuustodistuskirjaa eikä miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapautuskirjaa.

8 sääntö

Polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten malli

Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja

1 IAPP-todistuskirja laaditaan tämän liitteen I mallin mukaisesti ainakin englannin, espanjan tai ranskan kielellä. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.

Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja

2 Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja laaditaan tämän liitteen VIII lisäyksessä annetun mallin mukaisesti ainakin englannin, espanjan tai ranskan kielellä. Jos käytetään myös antavan sopimuspuolen virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.

Polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus

3 Tämän liitteen 6 säännön 6 ja 7 kappaleen mukainen vaatimustenmukaisuusvakuutus laaditaan tämän liitteen X lisäyksessä annetun mallin mukaisesti englannin, espanjan tai ranskan kielellä. Jos käytetään myös antavan sopimuspuolen virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.

Miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille

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 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

tarkoitettu kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan vapautuskirja

4 Tämän liitteen 3 säännön 4 kappaleen mukaisesti miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitettu kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan vapautuskirja laaditaan tämän liitteen XI lisäyksessä annetun mallin mukaisesti ainakin englannin, espanjan tai ranskan kielellä. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.

9 sääntö

Polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten voimassaoloaika ja pätevyys

Kansainvälinen ilmansuojelutodistuskirja

1 IAPP-todistuskirja annetaan hallinnon määräämäksi ajaksi, joka ei saa ylittää viittä vuotta.

2 Tämän säännön 1 kappaleen vaatimusten estämättä

.1 silloin kun uusintakatsastus suoritetaan kolmen kuukauden kuluessa ennen voimassa olevan todistuskirjan päättymispäivää, uusi todistuskirja on voimassa uusintakatsastuksen valmistuspäivästä ajan, joka on enintään viisi vuotta voimassa olevan todistuskirjan päättymispäivästä;

.2 jos uusintakatsastus suoritetaan loppuun olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivän jälkeen, uusi todistuskirja on voimassa uusintakatsastuksen valmistuspäivästä alkaen ajan, joka on enintään viisi vuotta olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä; ja

.3 jos uusintakatsastus suoritetaan loppuun yli kolme kuukautta ennen olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää, uusi todistuskirja on voimassa uusintakatsastuksen

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 consumption reporting and operational carbon intensity rating

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

valmistumispäivästä alkaen ajan, joka on enintään viisi vuotta uusintakatsastuksen valmistumispäivästä.

3 Jos todistuskirja on annettu alle viideksi vuodeksi, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloa päättymispäivästä aina tämän säännön 1 kappaleessa määriteltyyn enimmäisaikaan asti sillä edellytyksellä, että tämän liitteen 5 säännön 1 kappaleen 3 ja 4 kohdassa tarkoitettut katsastukset, joita sovelletaan annettaessa todistuskirja viideksi vuodeksi, on suoritettu asianmukaisesti.

4 Jos uusintakatsastus on suoritettu loppuun ja uutta todistuskirjaa ei voida myöntää tai antaa aluksella säilytettäväksi ennen olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää, hallinnon valtuuttama henkilö tai laitos voi hyväksyä olemassa olevan todistuskirjan, ja tällaisen todistuskirjan katsotaan olevan voimassa enintään viiden kuukauden lisäajan voimassaolon päättymispäivästä.

5 Jos alus ei todistuskirjan voimassaolon päättyessä ole siinä satamassa, jossa se on määrä katsastaa, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloaikaa, mutta tämä jatkoajaksi myönnetään ainoastaan sitä varten, että alus voi suorittaa loppuun matkansa siihen satamaan, jossa se on määrä katsastaa, ja tällöinkin ainoastaan tapauksissa, joissa jatkoajan myöntäminen vaikuttaa oikeutetulta ja kohtuulliselta. Todistuskirjan voimassaoloaikaa ei saa jatkaa yli kolmella kuukaudella, eikä alus, jolle tällainen jatkoajaksi on myönnetty, saa katsastussatamaan saapumisen jälkeen lähteä kyseisestä satamasta tällaisen jatkoajan perusteella ilman uutta todistuskirjaa. Kun uusintakatsastus on suoritettu loppuun, uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan ennen jatkoajan myöntämistä olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä.

6 Hallinto voi pidentää sellaisen todistuskirjan voimassaoloa, joka on annettu lyhyitä merimatkoja tekeväälle alukselle ja jonka voimassaoloa ei ole pidennetty tämän säännön edellä olevien määräysten

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 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,

mukaisesti, enintään yhden kuukauden ajaksi todistuskirjassa mainitusta päättymispäivästä. Kun uusintakatsastus on suoritettu loppuun, uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan ennen jatkoajan myöntämistä olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä.

7 Hallinnon määrittelemissä erityistilanteissa uutta todistuskirjaa ei tarvitse päivätä olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä alkaen, kuten edellytetään tämän säännön 2 kappaleen 1, 5 tai 6 kohdassa. Näissä erityisolosuhteissa uusi todistuskirja on voimassa enintään viiden vuoden ajan uusintakatsastuksen valmistumispäivästä.

8 Jos vuosi- tai välikatsastus on suoritettu loppuun ennen tämän liitteen 5 säännössä määriteltyä ajanjaksoa, tällöin

.1 todistuskirjaan merkitty vuosipäivä muutetaan hyväksymismerkinnällä päiväksi, joka on enintään kolme kuukautta katsastuksen valmistumispäivästä;

.2 seuraava tämän liitteen 5 säännössä edellytetty vuosi- tai välikatsastus suoritetaan kyseisessä säännössä määrättyin väliajoin käyttäen uutta vuosipäivää; ja

.3 voimassaolon päättymispäivä voidaan jättää ennalleen, edellyttäen että tarvittaessa suoritetaan yksi tai useampi vuosi- tai välikatsastus siten, ettei tämän liitteen 5 säännössä määritelty katsastusten enimmäisväli ylitä.

9 Tämän liitteen 6 tai 7 säännön perusteella annettu todistuskirja lakkaa olemasta voimassa seuraavissa tapauksissa:

.1 jos asianmukaisia katsastuksia ei ole suoritettu tämän liitteen 5 säännön 1 kappaleessa määritellyin väliajoin;

.2 jos todistuskirjaa ei ole hyväksytty tämän liitteen 5 säännön 1 kappaleen 3 tai 4 kohdan mukaisesti; ja

.3 siirrettäessä alus jonkin muun valtion lipun alle. Uusi todistuskirja annetaan vain, jos uuden todistuskirjan antava hallitus on täysin vakuuttunut siitä, että alus on tämän

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 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

liitteen 5 säännön 4 kappaleen vaatimusten mukainen. Jos sopimuspuolten välillä toteutetaan siirto ja uutta todistuskirjaa pyydetään kolmen kuukauden kuluessa siirron toteuttamisesta, sen sopimuspuolen hallituksen, jonka lippua alus oli aiemmin oikeutettu käyttämään, on toimitettava kopiot aluksella ennen siirtoa olleesta todistuskirjasta hallinnolle mahdollisimman pian ja kopiot asiaankuuluvista katsastusraporteista, jos tällaisia on olemassa.

Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja

10 Kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja on voimassa koko aluksen elinkaaren ajan jäljempänä olevan 11 kappaleen määräysten mukaisesti.

11 Tämän liitteen perusteella annettu kansainvälinen

energiatehokkuustodistuskirja lakkaa olemasta voimassa seuraavissa tapauksissa:

.1 jos alus on poistettu käytöstä tai uusi todistuskirja on annettu aluksen merkittävän muutoksen jälkeen; tai

.2 alus siirretään jonkin muun valtion lipun alle. Uusi todistuskirja annetaan vain, jos uuden todistuskirjan antava hallitus on täysin vakuuttunut siitä, että alus on tämän liitteen 4 luvun vaatimusten mukainen. Jos sopimuspuolten välillä toteutetaan siirto ja uutta todistuskirjaa pyydetään kolmen kuukauden kuluessa siirron toteuttamisesta, sen sopimuspuolen hallituksen, jonka lippua alus oli aiemmin oikeutettu käyttämään, on toimitettava kopiot aluksella ennen siirtoa olleesta todistuskirjasta hallinnolle mahdollisimman pian ja kopiot asiaankuuluvista katsastusraporteista, jos tällaisia on olemassa; tai

.3 jos katsastuksen kattamia aluksen varusteita, järjestelmiä, laitteita, järjestelyjä tai materiaaleja on muutettu ilman hallinnon nimenomaista hyväksyntää, josta määrätään tämän liitteen 5 säännön 5 kappaleessa, ellei sovelleta tämän liitteen 3 sääntöä

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 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

Polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus

12 Tämän liitteen 6 säännön 6 kappaleen mukaisesti annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, ja seuraavan kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Tämän liitteen 6 säännön 7 kappaleen mukaisesti annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, seuraavan kalenterivuoden sekä sitä seuraavan kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Kaikkia vaatimustenmukaisuusvakuutuksia säilytetään aluksella ainakin viiden vuoden ajan.

10 sääntö

Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta

1 Toisen sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamat viranomaiset voivat tarkastaa, onko kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvassa satamassa tai avomeriterminaalissa oleva alus tämän liitteen toiminnallisten vaatimusten mukainen, jos on selviä perusteita epäillä, että päällikkö tai miehistö eivät tunne alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä, aluksella suoritettavia olennaisia menettelyjä.

2 Tämän säännön 1 kappaleessa kuvatuissa tilanteissa sopimuspuoli toteuttaa tarvittavat toimet varmistaakseen, että alus ei lähde merelle, ennen kuin tilanne on korjattu tämän liitteen vaatimusten mukaisesti.

3 Tähän sääntöön sovelletaan tämän yleissopimuksen 5 artiklan mukaisia satamavaltion valvontaan liittyviä menettelyjä.

4 Minkään tässä säännössä ei voida tulkita rajoittavan sellaisen sopimuspuolen oikeuksia ja velvollisuuksia, joka valvoo tässä yleissopimuksessa nimenomaisesti määrättyjä toiminnallisia vaatimuksia.

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 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

5 Tämän liitteen 4 luvun yhteydessä missä tahansa satamavaltion tarkastuksessa voidaan tarvittaessa vahvistaa, että aluksella on voimassa oleva polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus, kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja ja aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma tämän yleissopimuksen 5 artiklan mukaisesti.

6 Tämän säännön 5 kappaleen vaatimusten estämättä missä tahansa satamavaltion tarkastuksessa voidaan tarkastaa, onko aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma pantu asianmukaisesti täytäntöön aluksella tämän liitteen 28 säännön mukaisesti.

11 sääntö

Rikkomusten havaitseminen ja täytäntöönpanon valvonta

1 Sopimuspuolet tekevät keskenään yhteistyötä rikkomusten havaitsemisessa ja tämän liitteen määräysten täytäntöönpanon valvonnassa käyttäen hyväksi kaikkia soveliaita ja mahdollisia havaitsemiskeinoja ja ympäristöseurantaa sekä riittävän tehokkaita tiedotus- ja todisteiden kokoamisen menetelmiä.

2 Sopimuspuolen asianmukaisesti nimittämät tai valtuuttamat viranomaiset voivat kyseisen sopimuspuolen satamassa tai avomeriterminaalissa tarkastaa aluksen, johon tätä liitettä sovelletaan, tarkastaakseen, onko alus päästänyt tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvia aineita tämän liitteen määräysten vastaisesti. Jos tarkastuksessa todetaan tämän liitteen rikkomus, asiasta toimitetaan selvitys hallinnolle, jotta se voi ryhtyä asianmukaisiin toimiin.

3 Jokainen sopimuspuoli toimittaa hallinnolle mahdolliset todisteet siitä, että alus on päästänyt tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvia aineita tämän liitteen määräysten vastaisesti. Jos mahdollista, ensin mainitun sopimuspuolen

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 emitted any of the substances covered by this Annex in violation of the provision of this Annex. If an inspection indicates a violation of this Annex, a report shall be forwarded to the Administration for any appropriate action.

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.

toimivaltainen viranomainen ilmoittaa väitetystä rikkomuksesta aluksen päällikölle.

4 Tiedot saanut hallinto tutkii todisteet vastaanotettuaan asian, ja se voi pyytää toiselta sopimuspuolelta lisää tai parempia todisteita siitä, että rikkomus on tapahtunut. Jos väitetystä rikkomuksesta on hallinnon käsityksen mukaan saatu riittävästi todisteita oikeuskäsittelyn aloittamiseen, hallinto panee oikeuskäsittelyn vireille mahdollisimman pian oman lainsäädäntönsä mukaisesti. Hallinto ilmoittaa toteuttamistaan toimista viipymättä väitetystä rikkomuksesta ilmoittaneelle sopimuspuolelle ja järjestölle.

5 Sopimuspuoli voi myös tarkastaa aluksen, johon tätä liitettä sovelletaan, kun se tulee sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai avomeriterminaliin, jos se on saanut toiselta sopimuspuolelta alusta koskevan tutkintapyynnön sekä riittävästi näyttöä siitä, että alus on jossakin päästänyt tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvia aineita tämän liitteen vastaisesti. Tutkinnasta lähetetään selvitys sitä pyytäneelle sopimuspuolelle ja hallinnolle, jotta asianmukaiset toimet voidaan toteuttaa tämän yleissopimuksen mukaisesti.

6 Tätä liitettä sovellettaessa tai tulkittaessa voimassa olevaa alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvomista koskevaa kansainvälistä oikeutta, myös täytäntöönpanon valvontaan ja oikeussuojakeinoihin liittyviä määräyksiä, sovelletaan soveltuvin osin tämän liitteen sääntöihin ja vaatimuksiin.

3 luku – Alusten päästöjen valvontaa koskevat vaatimukset

12 sääntö

Otsonikerrosta heikentävät aineet

1 Tätä sääntöä ei sovelleta pysyvästi suljettuihin varusteisiin, joissa ei ole kylmäaineen täyttöliitaintä tai otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältäviä irrotettavissa olevia osia.

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.

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 Jollei 3 säännön 1 kappaleessa toisin määrätä, otsonikerrosta heikentävien aineiden tahalliset päästöt kielletään. Tahallisia päästöjä ovat päästöt, jotka tapahtuvat huollettaessa, korjattaessa tai poistettaessa järjestelmiä tai varusteita, ei kuitenkaan otsonikerrosta heikentävän aineen talteenottoon tai kierrätykseen liittyviä minimaalisia päästöjä. Sopimuspuolet voivat antaa otsonikerrosta heikentävien aineiden vuodoista johtuvia tahallisia tai muita päästöjä koskevia määräyksiä.

3.1 Muita otsonikerrosta heikentäviä aineita kuin HCFC-yhdisteitä sisältävät asennukset kielletään:

.1 19 päivänä toukokuuta 2005 tai sen jälkeen rakennetuilla aluksilla; tai

.2 ennen 19 päivää toukokuuta 2005 rakennetuilla aluksilla, joiden varusteet toimitetaan sopimuksen mukaan alukselle 19 päivänä toukokuuta 2005 tai sen jälkeen, tai, ellei sopimusta toimituksesta ole, joiden varusteet tosiasiaassa toimitetaan alukselle 19 päivänä toukokuuta 2005 tai sen jälkeen.

3.2 Osittain halogenoituja kloorifluorihilivetyjä (HCFC-yhdisteitä) sisältävät asennukset kielletään:

.1 1 päivänä tammikuuta 2020 tai sen jälkeen rakennetuilla aluksilla; tai

.2 ennen 1 päivää tammikuuta 2020 rakennetuilla aluksilla, joiden varusteet toimitetaan sopimuksen mukaan alukselle 1 päivänä tammikuuta 2020 tai sen jälkeen, tai, ellei sopimusta toimituksesta ole, joiden varusteet tosiasiaassa toimitetaan alukselle 1 päivänä tammikuuta 2020 tai sen jälkeen.

4 Tässä säännössä tarkoitettut aineet ja kyseisiä aineita sisältävät varusteet toimitetaan asianmukaisesti vastaanottolaitoksiin, kun ne poistetaan aluksilta.

5 Jokaisella 6 säännön 1 kappaleen alaisella aluksella pidetään luetteloa otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävistä varusteista.

6 Jokaisella 6 säännön 1 kappaleen alaisella aluksella, jolla on otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältäviä uudelleen ladattavia järjestelmiä, pidetään päiväkirjaa

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 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

otsonikerrosta heikentävistä aineista. Päiväkirja voi olla osa nykyistä lokikirjaa tai hallinnon hyväksymää sähköistä päiväkirjaa. 12 säännön 6 kappaleessa tarkoitettu sähköinen tallennusjärjestelmä, sellaisena kuin se on hyväksytty päätöslauselmalla MEPC.176(58), katsotaan sähköiseksi päiväkirjaksi, edellyttäen että hallinto on hyväksynyt sähköisen tallennusjärjestelmän ennen ensimmäistä IAPP-todistuskirjaa tai ensimmäisessä IAPP-todistuskirjan uusintakatsastuksessa, joka on suoritettu 1 päivänä lokakuuta 2020 tai sen jälkeen mutta viimeistään 1 päivänä lokakuuta 2025, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

7 Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevaan päiväkirjaan merkitään aineiden massa (kg), ja päiväkirja täytetään viipymättä seuraavissa tapauksissa:

- .1 otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältävät varusteet ladataan kokonaan tai osittain uudelleen;
- .2 otsonikerrosta heikentäviä aineita sisältäviä varusteita korjataan tai huolletaan;
- .3 otsonikerrosta heikentäviä aineita pääsee ilmakehään:
 - .3.1 tahallisesti; ja
 - .3.2 tahattomasti;
- .4 otsonikerrosta heikentäviä aineita toimitetaan vastaanottolaitoksiin maissa; ja
- .5 otsonikerrosta heikentäviä aineita toimitetaan alukselle.

13 sääntö

Typen oksidit (NO_x)

Soveltaminen

- 1.1 Tätä sääntöä sovelletaan
 - .1 jokaiseen alukselle asennettavaan meridieselmoottoriin, jonka lähtöteho on yli 130 kW; ja
 - .2 jokaiseen meridieselmoottoriin, jonka lähtöteho on yli 130 kW ja johon tehdään merkittävä muutos 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen, paitsi jos hallinnolle voidaan riittävällä varmuudella osoittaa, että moottori on täysin samanlainen kuin

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 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

moottori, jonka se korvaa, eikä se muutoin kuulu tämän säännön 1 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdan soveltamisalaan.

1.2 Tätä sääntöä ei sovelleta

.1 meridieselmoottoriin, joka on tarkoitettu käytettäväksi ainoastaan hätätilanteissa tai yksinomaan sellaisten laitteiden tai varusteiden voimanlähteenä, jotka on tarkoitettu käytettäväksi yksinomaan hätätilanteissa aluksella, johon ne on asennettu, tai merimeridieselmoottoriin, joka on asennettu ainoastaan hätätilanteissa käytettäväksi tarkoitettuun pelastusveneeseen; ja

.2 meridieselmoottoriin, joka on asennettu yksinomaan sen valtion suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä matkoja tekeväälle alukselle, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, edellyttäen että moottori kuuluu hallinnon vahvistamien vaihtoehtoisten tyyppien oksidien valvontatoimien soveltamisalaan.

1.3 Sen estämättä, mitä tämän säännön 1 kappaleen 1 kohdassa määrätään, hallinto voi myöntää vapautuksen tämän säännön soveltamisesta mille tahansa sellaiseen alukseen asennetulle dieselmoottorille, joka on rakennettu tai johon tehdään merkittävä muutos ennen 19 päivää toukokuuta 2005, edellyttäen että alus tekee matkoja yksinomaan sen valtion satamiin tai avomeriterminaleihin, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään.

Merkittävä muutos

2.1 Tässä säännössä *merkittävä muutos* tarkoittaa sellaista meridieselmoottoriin 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen tehtyä muutosta, jota ei ole vielä todistettu tämän säännön 3 tai 4 kappaleessa tai 5 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdassa annettujen vaatimusten mukaiseksi, kun

.1 moottori korvataan meridieselmoottorilla tai sen lisäksi asennetaan toinen meridieselmoottori, tai

.2 moottoriin tehdään vuonna 2008 tarkistetussa tyyppien oksidien teknisessä

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 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 NO_x Technical Code 2008, is made to the engine, or

säännöstössä määritelty olennainen muutos, tai

.3 moottorin suurin jatkuva teho kasvaa yli kymmenellä prosentilla verrattuna moottorin alkuperäiseen todistuskirjaan.

2.2 Jos merkittävä muutos käsittää meridieselmoottorin korvaamisen toisenlaisella moottorilla tai lisädieselmoottorin asentamisen, sovelletaan niitä tämän säännön vaatimuksia, jotka ovat voimassa moottorin korvaamisen tai lisäämisen ajankohtana. Ainoastaan korvaavien moottoreiden osalta määrätään, että jos korvaavan moottorin ei ole mahdollista täyttää tämän säännön 5 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdan vaatimuksia (III taso), korvaavan moottorin on täytettävä tämän säännön 4 kappaleen vaatimukset (II taso) ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

2.3 Tämän säännön 2 kappaleen 1 kohdan 2 tai 3 alakohdassa tarkoitettun meridieselmoottorin on täytettävä seuraavat vaatimukset:

.1 ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennettuihin aluksiin sovelletaan tämän säännön 3 kappaleen vaatimuksia; ja

.2 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen rakennettuihin aluksiin sovelletaan vaatimuksia, jotka ovat voimassa aluksen rakentamisajankohtana.

I taso

3 Jollei tämän liitteen 3 säännössä toisin määrätä, 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen ja ennen 1 päivää tammikuuta 2011 rakennetulla aluksella kielletään meridieselmoottorin käyttö, elleivät moottorin typen oksidipäästöt (laskettuna typpidioksidin painotettuna kokonaispäästönä) noudata seuraavia päästörajoja, joissa n = moottorin nimelliskierrosluku (kampiakselin kierroksia minuutissa):

.1 17,0 g/kWh, kun n on alle 130 rpm;

.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 NO_2) 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 when n is 130 or more but less than 2,000 rpm;

.2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, kun n on vähintään 130 mutta alle 2 000 rpm;

.3 9,8 g/kWh, kun n on vähintään 2 000 rpm.

II taso

4 Jollei tämän liitteen 3 säännössä toisin määrätä, 1 päivänä tammikuuta 2011 tai sen jälkeen rakennetulla aluksella kielletään meridieselmoottorin käyttö, elleivät moottorin tyyppidioksidin painotettuna kokonaispäästönä) noudata seuraavia päästörajoja, joissa n = moottorin nimelliskierrosluku (kampiakselin kierroksia minuutissa):

.1 14,4 g/kWh, kun n on alle 130 rpm;

.2 $44 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, kun n on vähintään 130 mutta alle 2 000 rpm;

.3 7,7 g/kWh, kun n on vähintään 2 000 rpm.

III taso

5.1 Jollei tämän liitteen 3 säännössä toisin määrätä, alukseen asennetun meridieselmoottorin käyttö kielletään tämän säännön 6 kappaleen tyyppidioksidien III tason valvontaan nimetyillä päästöjen valvonta-alueella (tyypin oksidien III tason päästöjen valvonta-alue):

.1 elleivät moottorin tyyppidioksidin painotettuna kokonaispäästönä) noudata seuraavia rajoja, joissa n = moottorin nimelliskierrosluku (kampiakselin kierroksia minuutissa):

.1 3,4 g/kWh, kun n on alle 130 rpm;

.2 $9 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, kun n on vähintään 130 mutta alle 2 000 rpm;

.3 2,0 g/kWh, kun n on vähintään 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;

kun

.2 alus on rakennettu

.1 1 päivänä tammikuuta 2016 tai sen jälkeen ja toimii Pohjois-Amerikan päästöjen valvonta-alueella tai Yhdysvaltain Karibianmeren päästöjen valvonta-alueella;

.2 1 päivänä tammikuuta 2021 tai sen jälkeen ja toimii Itämeren päästöjen valvonta-alueella tai Pohjanmeren päästöjen valvonta-alueella;

.3 alus toimii muulla typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueella kuin tämän säännön 5 kappaleen 1 kohdan 2 alakohdassa kuvatulla päästöjen valvonta-alueella ja alus on rakennettu tällaisen päästöjen valvonta-alueen hyväksymispäivänä tai sen jälkeen tai myöhempänä päivämääränä, joka voidaan määrittellä typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueen nimeävässä muutoksessa, riippuen siitä, kumpi on myöhempi.

5.2 Tämän säännön 5 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdan vaatimuksia ei sovelleta:

.1 sellaiselle alukselle asennettuun meridieselmoottoriin, jonka pituus (*L*), siten kuin se on määriteltä tämän yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 19 kappaleessa, on alle 24 metriä, kun alus on erityisesti suunniteltu virkistyskäyttöön ja sitä käytetään yksinomaan tähän tarkoitukseen; tai

.2 sellaiselle alukselle asennettuun meridieselmoottoriin, jonka dieselmoottorin yhdistetty nimelliskäyttöteho on alle 750 kW, jos hallinnolle osoitetaan riittävällä varmuudella, että alus ei voi täyttää tämän säännön 5 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdan vaatimuksia aluksen rakenteellisten rajoitusten takia; tai

.3 sellaiselle alukselle asennettuun meridieselmoottoriin, joka on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2021 ja jonka bruttovetoisuus on alle 500 tonnia ja jonka pituus (*L*) siten kuin se on määriteltä tämän yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 19 kappaleessa, on vähintään 24 metriä tai yli, kun alus on erityisesti suunniteltu

.3 2.0 g/kWh when *n* is 2,000 rpm or more;

when

.2 that ship is constructed on or after:

.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.

virkestyskäyttöön ja sitä käytetään yksinomaan tähän tarkoitukseen.

5.3 Alukselle, johon sovelletaan tämän säännön 5 kappaleen 1 kohtaa, asennettujen meridieselmoottoreiden, jotka on todistettu sekä II että III tason mukaisiksi tai todistettu ainoastaan II tason mukaiseksi, taso ja päällä/pois päältä -tila samoin kuin päivämäärä, kellonaika ja aluksen sijainti kirjataan hallinnon määrittämään lokikirjaan tai sähköiseen päiväkirjaan saavuttaessa typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueelle ja poistuttaessa siltä tai kun päällä/pois päältä -tila muuttuu tällaisella alueella.

5.4 Meridieselmoottorista, johon sovelletaan tämän säännön 5 kappaleen 1 kohtaa, tulevat typen oksidien päästöt, jotka tapahtuvat välittömästi vastarakennetun aluksen rakentamisen ja merikokeilujen jälkeen tai ennen ja jälkeen aluksen muuttamisen, korjaamisen ja/tai huollon tai II tason moottorin tai kaksoispolttoainemoottorin huollon tai korjaamisen, kun aluksella ei turvallisuusvaatimusten vuoksi saa olla lastina kaasupolttoainetta tai kaasua, ja alukselle suoritetaan toimintoja telakalla tai muussa korjauslaitoksessa, joka sijaitsee typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueella, vapautetaan tilapäisesti, jos seuraavat ehdot täyttyvät:

.1 moottori täyttää II tason typen oksidien rajat; ja

.2 alus kulkee suoraan telakalle tai muuhun korjauslaitokseen tai sieltä pois, ei lastaa tai pura lastia vapautuksen keston aikana ja noudattaa reittiä koskevia erityisiä lisävaatimuksia, jotka satamavaltio, jossa telakka tai muu korjauslaitos sijaitsee, on mahdollisesti esittänyt.

5.5 Tämän säännön 5 kappaleen 4 kohdassa kuvattu vapautus koskee ainoastaan seuraavaa ajanjaksoa:

.1 vastarakennetun aluksen osalta ajanjakso, joka alkaa, kun alus toimitetaan telakalta, mukaan lukien merikokeilut, ja päättyy, kun alus poistuu välittömästi typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueelta/alueilta tai

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 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);

kaksoispolttoainemoottorilla varustetun aluksen osalta, kun alus poistuu välittömästi typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueelta/alueilta tai jatkaa välittömästi lähimpään kaasupolttoaineen luovutuslaitokseen, joka soveltuu typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueella/alueilla sijaitsevalle alukselle;

.2 muutettavana, huollettavana tai korjattavana olevan II tason moottorilla varustetun aluksen osalta ajanjakso, joka alkaa, kun alus saapuu typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueelle/alueille ja jatkaa välittömästi telakalle tai muuhun korjauslaitokseen, ja päättyy, kun alus päästetään lähtemään telakalta tai muusta korjauslaitoksesta ja poistuu välittömästi typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueelta/alueilta suoritettuaan tarvittaessa merikokeiluja; tai

.3 muutettavana, huollettavana tai korjattavana olevan kaksoispolttoainemoottorilla varustetun aluksen, jolla ei turvallisuusvaatimusten vuoksi saa olla lastina kaasupolttoainetta tai kaasua, osalta ajanjakso, joka alkaa, kun alus saapuu typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueelle/alueille tai kun sille suoritetaan kaasunpoisto typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueella/alueilla ja se jatkaa välittömästi telakalle tai muuhun korjauslaitokseen, ja päättyy, kun alus päästetään lähtemään telakalta tai muusta korjauslaitoksesta ja poistuu välittömästi lähimpään kaasupolttoaineen luovutuslaitokseen, joka soveltuu typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueella/-alueilla sijaitsevalle alukselle.

Päästöjen valvonta-alue

6 Tässä säännössä typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alue tarkoittaa merialuetta, myös satama-alueita, jonka järjestö on nimennyt tämän liitteen III lisäyksessä esitettyjen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti. Typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueita ovat

.1 Pohjois-Amerikan päästöjen valvonta-alue, joka tarkoittaa tämän liitteen VII

.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 time the ship is released from the shipyard or other repair facility and directly exits the NO_x 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 NO_x Tier III emission control area(s) or when it is degassed in the NO_x 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 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).

Emission control area

6 For the purposes of this regulation, a NO_x 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 NO_x Tier III emission control areas are:

.1 the North American Emission Control Area, which means the area described by the

lisäyksessä ilmoitettujen koordinaattien kuvaamaa aluetta;

.2 Yhdysvaltain Karibianmeren päästöjen valvonta-alue, joka tarkoittaa tämän liitteen VII lisäyksessä ilmoitettujen koordinaattien kuvaamaa aluetta;

.3 Itämeren alue, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 11 kappaleen 2 kohdassa; ja

.4 Pohjanmeren alue, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen V liitteen 1 säännön 14 kappaleen 6 kohdassa.

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.

Ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennetuille aluksille asennetut meridieselmoottorit

7.1 Sen estämättä, mitä tämän säännön 1 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdassa määrätään, 1 päivänä tammikuuta 1990 tai sen jälkeen mutta ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennetulle alukselle asennettu meridieselmoottori, jonka lähtöteho on yli 5 000 kW ja sylinteritilavuus vähintään 90 litraa, noudattaa tämän säännön 7 kappaleen 4 kohdan päästörajoja, edellyttäen että sopimuspuolen hallinto on antanut kyseistä moottoria varten hyväksytyä menetelmää koskevan todistuskirjan ja antava hallinto on toimittanut järjestölle ilmoituksen todistuskirjasta. Tämän kappaleen noudattaminen osoitetaan jommallakummalla seuraavista tavoista:

.1 asennetaan todistuskirjan mukainen hyväksyty menetelmä, mikä vahvistetaan hyväksytyä menetelmää koskevassa asiakirjassa määrättyä tarkastusmenetelmää käyttäen tehdyllä katsastuksella ja tekemällä aluksen kansainväliseen IAPP-todistuskirjaan asianmukainen merkintä hyväksytytyn menetelmän käytöstä; tai

.2 annetaan moottoria koskeva todistuskirja, jossa vahvistetaan, että moottori toimii tämän säännön 3 tai 4 kappaleen tai 5 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdan mukaisissa rajoissa, ja moottorin todistuskirjasta tehdään asianmukainen merkintä aluksen IAPP-todistuskirjaan.

Marine diesel engines installed on a ship constructed prior to 1 January 2000

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

7.2 Tämän säännön 7 kappaleen 1 kohtaa sovelletaan viimeistään ensimmäiseen uusintakatsastukseen, joka tehdään vähintään 12 kuukauden kuluttua 7 kappaleen 1 kohdassa tarkoitetusta ilmoituksesta. Jos laivanvarustaja, jonka alukselle hyväksytty menetelmä on määrä asentaa, voi riittävällä varmuudella osoittaa hallinnolle, että hyväksyttyä menetelmää ei ole markkinoilla saatavilla, vaikka menetelmää on yritetty kaikin mahdollisin tavoin hankkia, hyväksytty menetelmä asennetaan alukselle viimeistään seuraavan vuosikatsastuksen yhteydessä, joka seuraa sitä, kun hyväksytty menetelmä tulee markkinoille.

7.3 Jos 1 päivänä tammikuuta 1990 tai sen jälkeen mutta ennen 1 päivää tammikuuta 2000 rakennettuun alukseen on asennettu tämän säännön 7 kappaleen 1 kohdan alainen, lähtöteholtaan yli 5 000 kW:n ja sylinteritilavuudeltaan vähintään 90 litran meridieselmoottori, aluksen IAPP-todistuskirjaan tehdään merkintä jostakin seuraavista:

.1 hyväksyttyä menetelmää on käytetty tämän säännön 7 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdan mukaisesti;

.2 moottorille on annettu todistuskirja tämän säännön 7 kappaleen 1 kohdan 2 alakohdan mukaisesti;

.3 hyväksytty menetelmä ei ollut vielä markkinoilla tämän säännön 7 kappaleen 2 kohdassa kuvatulla tavalla; tai

.4 hyväksyttyä menetelmää ei sovelleta.

7.4 Jollei tämän liitteen 3 säännössä toisin määrätä, tämän säännön 7 kappaleen 1 kohdassa kuvatun meridieselmoottorin käyttö kielletään, elleivät moottorin tyyppien oksidipäästöt (laskettuna typpidioksidin painotettuna kokonaispäästönä) noudata seuraavia päästörajoja, joissa n = moottorin nimelliskierrosluku (kampiakselin kierroksia minuutissa):

.1 17,0 g/kWh, kun n on alle 130 rpm;

.2 $45 \cdot n^{(-0,2)}$ g/kWh, kun n on vähintään 130 mutta alle 2 000 rpm; ja

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:

.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 NO_2) 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 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.

.3 9,8 g/kWh, kun n on vähintään 2 000 rpm.

7.5 Hyväksytystä menetelmästä annetaan todistuskirja vuonna 2008 tarkistetun typen oksidien teknisen säännösten 7 luvun mukaisesti, ja siihen liittyen tehdään seuraavat tarkastukset:

.1 hyväksytytyn menetelmän piiriin kuuluvan perusmeridieselmoottorin suunnittelija tarkastaa, ettei hyväksytytyn menetelmän laskettu vaikutus vähennä moottorin tehoa yli yhdellä prosentilla, ei lisää polttoaineen kulutusta yli kahdella prosentilla mitattuna vuonna 2008 tarkistetun typen oksidien teknisen säännösten mukaisessa asianmukaisessa testisyklissä eikä vaikuta haitallisesti moottorin kestävyteen tai luotettavuuteen; ja

.2 että hyväksytytyn menetelmän kustannukset eivät ole kohtuuttomia, mikä määritellään vertaamalla hyväksytyllä menetelmällä tämän säännön 7 kappaleen 4 kohdan vaatimusten täyttämiseksi saavutettua typen oksidien määrän vähennystä hyväksytytyn menetelmän hankinta- ja asennuskustannuksiin.

Todistuskirjat

8 Vuonna 2008 tarkistettua typen oksidien teknistä säännöstöä sovelletaan tämän säännön vaatimusten mukaisuuden todistamiseen, testaukseen ja mittaukseen.

9 Vuonna 2008 tarkistetussa typen oksidien teknisessä säännöstössä annetut typen oksidipäästöjen määrittäminen on tarkoitettu edustamaan moottorin tavanomaista toimintaa. Estolaitteet ja irrationaaliset päästöjen valvontastrategiat toimivat tätä tarkoitusta vastaan, eikä niitä sallita. Tämä sääntö ei estä sellaisen apuhallintalaitteen käyttöä, jonka tarkoituksena on suojata moottoria ja/tai sen oheislaitteita käyttöolosuhteissa, jotka voivat johtaa moottorin vahingoittumiseen tai rikkoutumiseen, tai jota käytetään moottorin käynnistämisen apuna.

14 sääntö

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.

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.

Rikin oksidit (SO_x) ja hiukkaset

Yleiset vaatimukset

- 1 Aluksella käytetyn tai käytettäväksi kuljetetun polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa olla yli 0,50 % m/m.
- 2 Aluksilla käytettäväksi toimitetun raskaan polttoöljyn maailmanlaajuista keskimääräistä rikkipitoisuutta seurataan ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

Vaatimukset päästöjen valvonta-alueilla

3 Tässä säännössä päästöjen valvonta-alue tarkoittaa merialuetta, myös satama-alueita, jonka järjestö on nimennyt tämän liitteen III lisäyksessä esitettyjen perusteiden ja menettelyjen mukaisesti. Tämän säännön mukaisia päästöjen valvonta-alueita ovat:

.1 Itämeren alue, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 11 kappaleen 2 kohdassa; ja

.2 Pohjanmeren alue, kuten se määritellään tämän yleissopimuksen V liitteen 1 säännön 14 kappaleen 6 kohdassa;

.3 Pohjois-Amerikan päästöjen valvonta-alue, joka tarkoittaa tämän liitteen VII lisäyksessä ilmoitettujen koordinaattien kuvaamaa aluetta; ja

.4 Yhdysvaltain Karibianmeren päästöjen valvonta-alue, joka tarkoittaa tämän liitteen VII lisäyksessä ilmoitettujen koordinaattien kuvaamaa aluetta.

4 Aluksen toimiessa päästöjen valvonta-alueella aluksella käytetyn polttoöljyn rikkipitoisuus ei saa olla yli 0,10 % m/m.

5 Polttoöljyn toimittaja esittää asiakirjat tämän säännön 1 ja 4 kappaleessa tarkoitetuista polttoöljyn rikkipitoisuuksista tämän liitteen 18 säännössä edellytetyllä tavalla.

6 Aluksella, joka käyttää eri polttoöljyjä noudattaakseen tämän säännön 4 kappaleen vaatimuksia ja joka saapuu 3 kappaleen mukaiselle päästöjen valvonta-alueelle tai

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;

.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

poistuu sieltä, pidetään mukana kirjallista menettelyä, jossa esitetään, kuinka polttoöljyn vaihtaminen tehdään, jotta on tarpeeksi aikaa sille, että polttoöljyn syöttöjärjestelmä huuhtoutuu täysin kaikista polttoöljyistä, joiden rikkipitoisuus ylittää 4 kappaleessa annetun raja-arvon, ennen kuin alus saapuu päästöjen valvonta-alueelle. Hallinnon määrittämään lokikirjaan tai sähköiseen päiväkirjaan merkitään vähän rikkiä sisältävän polttoöljyn määrä kaikissa tankeissa, samoin kuin päivämäärä, kellonaika ja aluksen sijainti, kun öljynvaihto valmistuu ennen päästöjen valvonta-alueelle saapumista tai kun se aloitetaan alueelta poistumisen jälkeen.

7 Ensimmäisten kahdentoista kuukauden aikana välittömästi sellaisen muutoksen jälkeen, jossa nimetään tietty alue päästöjen valvonta-alueeksi tämän säännön 3 kappaleen mukaisesti, kyseisellä päästöjen valvonta-alueella toimivat alukset vapautetaan tämän säännön 4 ja 6 kappaleen vaatimuksista sekä tämän säännön 5 kappaleen vaatimuksista siltä osin kuin ne liittyvät tämän säännön 4 kappaleeseen.

Käytönaikainen ja aluksella tapahtuva polttoöljynäytteiden otto ja testaus

8 Jos osapuolen toimivaltainen viranomainen vaatii käytönaikaisen tai aluksella olevan näytteen analysointia, analysointi tehdään tämän liitteen VI lisäyksessä esitetyn tarkastusmenettelyn mukaisesti sen määrittämiseksi, täyttääkö aluksella käytettävä tai käytettäväksi kuljetettava polttoöljy tämän säännön 1 kappaleen tai 4 kappaleen vaatimukset. Käytönaikainen näyte otetaan ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Aluksella oleva näyte otetaan ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

9 Toimivaltaisen viranomaisen edustaja sinetöi näytteen käyttäen yksilöllistä tunnistetta, joka asennetaan aluksen edustajan läsnä ollessa. Alukselle annetaan mahdollisuus säilyttää näytteen kaksoiskappale.

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.

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

Käytönaikaisen polttoöljynäytteen ottoaika

10 Jokaiseen tämän liitteen 5 ja 6 säännön alaiseen alukseen asennetaan tai suunnitellaan näytteenottoaika/paikat edustavien näytteiden ottamiseksi aluksella käytettävästä polttoöljystä ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

11 Edellä 10 kappaleessa tarkoitettu näytteenottoaika/paikat asennetaan tai nimetään ennen 1 päivää huhtikuuta 2022 rakennettuun alukseen viimeistään tämän liitteen 5 säännön 1 kappaleen 2 kohdassa määritetyssä ensimmäisessä uusintakatsastuksessa 1 päivänä huhtikuuta 2023 tai sen jälkeen.

12 Edellä olevien 10 ja 11 kappaleiden vaatimuksia ei sovelleta polttoöljyn huoltojärjestelmän osalta alhaisessa lämpötilassa leimahtavaan polttoaineeseen, joka on tarkoitettu poltettavaksi aluksella aluksen kuljettamiseksi tai käyttämiseksi.

13 Sopimuspuolen toimivaltainen viranomaisensa käyttää tarpeen mukaan näytteenottoaika/-paikkoja, joka/jotka on asennettu tai nimetty edustavan näytteen/näytteiden ottoa varten aluksella käytettävästä polttoöljystä sen tarkastamiseksi, että polttoöljy on tämän säännön mukaista. Sopimuspuolen toimivaltaisen viranomaisen on suoritettava polttoöljynäytteiden otto mahdollisimman tehokkaasti aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

15 sääntö

Haihtuvat orgaaniset yhdisteet

1 Haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC) päästöjä säiliöaluksista voidaan tarvittaessa säännellä sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevissa satamissa tai terminaaleissa tämän säännön määräysten mukaisesti.

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 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 Sopimuspuoli, joka sääntelee säiliöalusten VOC-päästöjä, tekee asiasta ilmoituksen järjestölle. Ilmoituksessa annetaan tiedot siitä, minkä kokoisia säiliöaluksia valvotaan, lasteista, jotka edellyttävät haihtumapäästöjen valvontajärjestelmiä, sekä valvonnan voimaantulopäivä. Ilmoitus annetaan vähintään kuusi kuukautta ennen voimaantulopäivää.

3 Sopimuspuoli, joka nimeää satamia tai terminaaleja, joissa säiliöalusten VOC-päästöjä säännellään, varmistaa, että nimetyissä satamissa ja terminaaleissa on käytettävissä haihtumapäästöjen valvontajärjestelmät, jotka sopimuspuoli on hyväksynyt ottaen huomioon järjestön laatimat turvallisuusstandardit, ja että niitä käytetään turvallisesti ja välttäen aiheuttamasta alukselle tarpeetonta viivytystä.

4 Järjestö jakaa luettelon sopimuspuolten nimeämistä satamista ja terminaaleista toisille sopimuspuolille ja järjestön jäsenvaltioille tiedoksi.

5 Tämän säännön 1 kappaleen soveltamisalaan kuuluvalla säiliöalukselle järjestetään haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmä, jonka hallinto on hyväksynyt ottaen huomioon järjestön laatimat turvallisuusstandardit, ja järjestelmää käytetään aluksia lastattaessa. Satamat tai terminaalit, joihin on asennettu haihtumapäästöjen valvontajärjestelmät tämän säännön mukaisesti, voivat kolmen vuoden ajan tämän säännön 2 kappaleessa mainitusta voimaantulopäivästä hyväksyä säiliöaluksia, joita ei ole varustettu haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmillä.

6 Raakaöljyjä kuljettavalla säiliöaluksella on oltava hallinnon hyväksymä VOC-hallintasuunnitelma, jota aluksella toteutetaan. Suunnitelmaa valmisteltaessa otetaan huomioon järjestön laatimat ohjeet. Suunnitelma on aluskohtainen, ja se sisältää vähintään seuraavat:

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 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. 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;

.1 kirjalliset menettelyt VOC-päästöjen minimoimiseksi lastauksen, merimatkan ja lastin purkamisen aikana;

.2 raakaöljyvesusta johtuvien VOC-yhdisteiden käsittely;

.3 suunnitelman täytäntöönpanosta vastaava henkilö; ja

.4 kansainvälisiä merimatkoja tekevillä aluksilla suunnitelma laaditaan aluksen päällikön ja päällystön työkielellä, ja ellei päällikön ja päällystön työkieli ole englanti, espanja tai ranska, suunnitelma on käännettävä yhdelle näistä kielistä.

7 Tätä sääntöä sovelletaan myös kaasusäiliöaluksiin ainoastaan, jos lastaus- ja säiliöjärjestelmien tyyppi mahdollistaa muiden VOC-yhdisteiden kuin metaanin turvallisen säilyttämisen aluksella tai turvallisen kuljetuksen maihin.

16 sääntö

Jätteenpoltto aluksella

1 Paitsi mitä tämän säännön 4 kappaleessa määrätään, jätteenpoltto aluksilla sallitaan vain alusten jätteenpolttouuneissa.

2 Seuraavien aineiden polttaminen aluksella on kielletty:

.1 I, II ja III liitteen soveltamisalaan kuuluvien lastien jäämät ja niihin liittyvät saastuneet pakkausmateriaalit;

.2 polyklooratut bifenyylit (PCB);

.3 V liitteessä määritellyt jätteet, jotka sisältävät enemmän kuin jälkiä raskasmetalleista;

.4 halogeeniyhdisteitä sisältävät öljynjalostustuotteet;

.5 viemäriete ja jäteöljy, jotka ovat syntyneet muualla kuin aluksella; ja

.6 pakokaasun puhdistusjärjestelmän jäämät.

3 Polyvinyylikloridien (PVC-muovien) poltto aluksella on kielletty, paitsi jätteenpolttouuneissa, joille on annettu IMO:n tyyppihyväksyntätodistuskirja.

4 Aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyneen viemärietteen ja jäteöljyn polttaminen aluksella voi tapahtua myös pää- tai apumootorissa tai kattilassa, mutta

.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 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,

tällöin se tehdään satama-alueiden ja jokisuistojen ulkopuolella.

5 Mikään tässä säännössä ei

.1 vaikuta vuonna 1972 jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi tehdyssä yleissopimuksessa, sellaisena kuin se on muutettuna, ja siihen liitettyssä vuoden 1996 pöytäkirjassa annettuihin kieltoihin ja muihin vaatimuksiin;

eikä

.2 estä kehittämästä, asentamasta ja käyttämästä vaihtoehtoisia aluksella sijaitsevia lämpöön perustuvia jätteenkäsittelylaitteita, jotka täyttävät tai ylittävät tämän säännön vaatimukset.

6.1 Paitsi mitä tämän säännön 6 kappaleen 2 kohdassa määrätään, jokaisen 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen rakennetulla aluksella olevan tai 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen alukselle asennetun jätteenpolttouunin on täytettävä tämän liitteen IV lisäykseen sisältyvät vaatimukset. Hallinto hyväksyy tämän kohdan soveltamisalaan kuuluvat jätteenpolttouunit ottaen huomioon järjestön laatimat jätteenpolttouunien standardieritelmät.

6.2 Hallinto voi sallia alukselle ennen 19 päivää toukokuuta 2005 asennetulle jätteenpolttouunille poikkeuksen tämän säännön 6 kappaleen 1 kohdan soveltamisesta edellyttäen, että alusta käytetään vain matkoihin sen valtion suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään.

7 Tämän säännön 6 kappaleen 1 kohdan mukaisesti asennettuja jätteenpolttouuneja varten toimitetaan valmistajan käyttöopas, jota on säilytettävä laitteen yhteydessä ja jossa selitetään, kuinka polttouunia käytetään tämän liitteen IV lisäyksen 2 kappaleen mukaisissa rajoissa.

8 Tämän säännön 6 kappaleen 1 kohdan mukaisesti asennettujen jätteenpolttouunien käytöstä vastaava henkilöstö koulutetaan noudattamaan tämän säännön 7 kappaleen

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.

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.

mukaisessa valmistajan käyttöoppaassa annettu ohjeita.

9 Polttokammion poistokaasun lämpötilaa seurataan tämän säännön 6 kappaleen 1 kohdan mukaisesti asennetuissa jätteenpolttouuneissa aina, kun laite on käytössä. Jos jätteenpolttouuni on tyypiltään jatkuvasti syötettävä, jätettä ei syötetä uuniin, jos poistokammion poistokaasun lämpötila on alle 850 °C. Jos polttouuni on tyypiltään kerralla ladattava, se suunnitellaan niin, että polttokammion poistokaasun lämpötila saavuttaa viiden minuutin sisällä käynnistyksestä 600 °C:n lämpötilan ja vakiintuu sen jälkeen vähintään 850 °C:seen.

17 sääntö

Vastaanottolaitokset

1 Jokainen sopimuspuoli sitoutuu varmistamaan, että käytettävissä on laitokset, jotta voidaan riittävällä tavalla vastata tarpeisiin ottaa vastaan

.1 otsonikerrosta heikentäviä aineita ja sellaisia aineita sisältäviä varusteita, kun niitä poistetaan aluksilta, jotka käyttävät sopimuspuolen korjaussatamia

.2 pakokaasujen puhdistusjärjestelmiä pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä aluksilta, jotka käyttävät sen satamia, terminaaleja ja aluskorjaussatamia, aiheuttamatta aluksille tarpeetonta viivytystä, ja

.3 otsonikerrosta heikentäviä aineita ja sellaisia aineita sisältäviä varusteita alusten romutuslaitoksilta niitä aluksista poistettaessa.

2 Pienet kehittyvät saarivaltiot voivat täyttää tämän säännön 1 kappaleen vaatimukset alueellisin järjestelyin, jos näiden valtioiden ainutlaatuisen olosuhteiden vuoksi tällaiset järjestelyt ovat ainoa mahdollinen keino täyttää nämä vaatimukset. Alueelliseen järjestelyyn osallistuvien sopimuspuolten on laadittava alueellinen vastaanottolaitoksia koskeva suunnitelma ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

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 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.

Kunkin järjestelyyn osallistuvan sopimuspuolen hallituksen on kysyttävä järjestöltä neuvoa seuraavien jakamiseen tämän yleissopimuksen osapuolille:

.1 kuinka ohjeet otetaan huomioon alueellisessa vastaanottolaitoksia koskevassa suunnitelmassa;

.2 määriteltyjen alueellisten alusten jätteiden vastaanottokeskusten tiedot; ja

.3 tiedot satamista, joiden laitokset ovat rajallisia.

3 Jos sopimuspuolen tietty satama tai terminaalit, järjestön laatimat ohjeet huomioon ottaen, sijaitsee etäällä tämän säännön 1 kappaleessa tarkoitettujen aineiden käsittelyyn ja jalostamiseen tarvittavista teollisuusinfrastruktuureista tai siellä ei ole mainittuja infrastruktuureja eikä siitä syystä voi ottaa tällaisia aineita vastaan, sopimuspuoli ilmoittaa kyseisen sataman tai terminaalin järjestölle, jotta tieto voidaan jakaa kaikille sopimuspuolille ja järjestön jäsenvaltioille tiedoksi ja asianmukaisia toimia varten. Jokainen sopimuspuoli, joka on antanut järjestölle tällaisia tietoja, ilmoittaa järjestölle myös sen satamat ja terminaalit, joissa vastaanottolaitteistoja on käytettävissä tällaisten aineiden hallintaan ja käsittelyyn.

4 Jokainen sopimuspuoli ilmoittaa järjestölle kaikista tapauksista, joissa tämän säännön mukaisia laitoksia ei ole käytettävissä tai niiden väitetään olevan riittämättömiä, jotta järjestö voi välittää tiedot jäsenilleen.

18 sääntö

Polttoöljyn saatavuus ja laatu

Polttoöljyn saatavuus

1 Jokainen sopimuspuoli toteuttaa kohtuulliset toimenpiteet edistääkseen tämän liitteen mukaisten polttoöljyjen saatavuutta ja ilmoittaa järjestölle liitteen mukaisten polttoöljyjen saatavuudesta satamissaan ja terminaaleissaan.

2.1 Jos sopimuspuoli toteaa, että alus ei noudata tämän liitteen mukaisia

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 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

polttoöljyvaatimuksia, sopimuspuolen toimivaltainen viranomainen on oikeutettu vaatimaan alusta

.1 esittämään asiakirjat toimista, joita alus on toteuttanut voidakseen noudattaa vaatimuksia; ja

.2 esittämään näyttöä siitä, että alus on yrittänyt noudattaa polttoöljyä koskevia vaatimuksia matkasuunnitelmansa mukaisesti, ja jos polttoöljyä ei ole ollut saatavilla suunnitellussa paikassa, että alus on yrittänyt paikantaa vaihtoehtoisia polttoöljyn lähteitä ja että huolimatta parhaista yrityksistä saada vaatimukset täyttävää polttoöljyä, tällaisen öljyn hankinta ei ole ollut mahdollista.

2.2 Alusta ei pitäisi vaatia poikkeamaan suunnitellulta matkareitiltään eikä sen matkaa pitäisi kohtuuttomasti viivyttää vaatimustenmukaisuuden saavuttamiseksi.

2.3 Jos alus toimittaa tämän säännön 2 kappaleen 1 kohdassa esitetyt tiedot, sopimuspuoli ottaa huomioon kaikki asiaankuuluvat olosuhteet ja esitetyn näytön päättäessään, mitä on asianmukaista tehdä, mikä voi johtaa myös valvontatoimenpiteiden toteuttamatta jättämiseen.

2.4 Alus ilmoittaa hallinnolleen ja asiaankuuluvan määräsätaman toimivaltaiselle viranomaiselle, jos se ei voi hankkia vaatimukset täyttävää polttoöljyä.

2.5 Sopimuspuoli ilmoittaa järjestölle, jos alus on esittänyt näyttöä siitä, että vaatimukset täyttävää polttoöljyä ei ole ollut saatavilla.

Polttoöljyn laatu

3 Tämän liitteen soveltamisalaan kuuluville aluksille polttotarkoituksiin toimitetun ja käytetyn polttoöljyn on täytettävä seuraavat vaatimukset:

.1 paitsi mitä tämän säännön 3 kappaleen 2 kohdassa määrätään:

.1.1 polttoöljy on öljynjalostuksesta saatujen hiilivetyjen sekoituksia. Tämä ei estä pienten lisäainemäärien käyttöä suoritusominaisuuksien parantamiseksi.

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:

.1.1 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 polttoöljyssä ei ole epäorgaanisia happoja; ja
- .1.3 polttoöljy ei sisällä lisäaineita tai kemiallisia jätteitä, jotka
- .1 vaarantavat alusten turvallisuuden tai vaikuttavat haitallisesti koneiston suorituskykyyn, tai
- .2 ovat vahingollisia henkilökunnalle, tai
- .3 lisäävät yleistä ilman pilaantumista.
- .2 Polttotarkoituksiin käytettävä polttoöljy, joka on saatu muuten kuin öljynjalostuksella, ei saa
- .2.1 ylittää tämän liitteen 14 säännössä asetettuja rikkipitoisuusrajoja;
- .2.2 aiheuttaa sitä, että moottori ylittää sovellettavat, 13 säännön 3 ja 4 kappaleessa, 5 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdassa ja 7 kappaleen 4 kohdassa annetut typen oksidien päästörajat;
- .2.3 sisältää epäorgaanisia happoja; tai
- .2.4.1 vaarantaa alusten turvallisuutta tai vaikuttaa haitallisesti koneiston suorituskykyyn, tai
- .2.4.2 olla vahingollista henkilökunnalle, tai
- .2.4.3 lisätä yleistä ilman pilaantumista.
- 4 Tätä sääntöä ei sovelleta hiileen kiinteässä muodossa eikä ydinpolttoaineisiin. Tämän säännön 5 ja 6 kappaletta, 7 kappaleen 1 ja 2 kohtaa, 8 kappaleen 1 ja 2 kohtaa ja 9 kappaleen 2, 3 ja 4 kohtaa ei sovelleta kaasupolttoaineisiin, kuten nesteytettyyn maakaasuun, paineistettuun maakaasuun tai nesteytettyyn mineraaliöljykaasuun. Aluksille polttotarkoituksiin toimitetun kaasupolttoaineen toimittaja esittää asiakirjat polttoaineen rikkipitoisuudesta.
- 5 Tiedot polttotarkoituksiin toimitetusta ja käytetystä polttoöljystä merkitään jokaisen tämän liitteen 5 ja 6 säännön alaisen aluksen osalta polttoaineen luovutustodistukseen, joka sisältää ainakin tämän liitteen V lisäyksessä määritetyt tiedot.
- 6 Polttoaineen luovutustodistus säilytetään aluksella sellaisessa paikassa, että se on aina kohtuullisina aikoina helposti saatavilla
- .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

tarkastusta varten. Todistusta säilytetään kolmen vuoden ajan siitä, kun polttoöljy on toimitettu alukselle.

7.1 Sopimuspuolen toimivaltainen viranomainen voi tarkastaa polttoaineen luovutustodistukset tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella, joka on sopimuspuolen satamassa tai avomeriterminaalissa, ottaa jäljennöksen jokaisesta todistuksesta ja pyytää aluksen päällikköä tai muuta aluksesta vastaavaa henkilöä todistamaan luovutustodistuksen jäljennöksen oikeaksi. Toimivaltainen viranomainen voi myös tarkastaa kunkin todistuksen sisällön ottamalla yhteyttä satamaan, jossa todistus annettiin.

7.2 Toimivaltainen viranomainen tarkastaa polttoaineen luovutustodistuksen ja ottaa siitä oikeaksi todistetun jäljennöksen tämän säännön 7 kappaleen 1 kohdan mukaisesti mahdollisimman nopeasti aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

8.1 Polttoaineen luovutustodistukseen liitetään edustava näyte toimitetusta polttoöljystä ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Toimittajan edustaja ja aluksen päällikkö tai säiliötoiminnasta vastuussa oleva päällystön jäsen sinetöivät ja allekirjoittavat näytteen, kun säiliö on täytetty, ja näytettä säilytetään aluksen hallussa, kunnes polttoöljyä on merkittävästi kulutettu, mutta joka tapauksessa vähintään 12 kuukauden ajan toimituksesta.

8.2 Jos sopimuspuoli vaatii, että edustava näyte analysoidaan, jotta voidaan määrittää, täyttääkö polttoöljy tämän liitteen vaatimukset, se tehdään VI lisäyksessä esitetyn tarkastusmenettelyn mukaisesti.

9 Sopimuspuolet sitoutuvat varmistamaan, että niiden nimittämät asianmukaiset viranomaiset

.1 ylläpitävät rekisteriä paikallisista polttoöljyn toimittajista;

.2 vaativat paikallisia toimittajia antamaan tämän säännön edellyttämän polttoainenäytteen ja luovutustodistuksen, jossa polttoaineen toimittaja vakuuttaa, että polttoöljy täyttää tämän liitteen 14 ja 18 säännön vaatimukset;

readily available for inspection at all 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

.3 vaativat paikallisia toimittajia säilyttämään jäljennöksen polttoaineen luovutustodistuksesta ainakin kolmen vuoden ajan, jotta satamavaltio voi tarvittaessa tarkastaa sen;

.4 ryhtyvät tarvittaessa toimiin sellaisia polttoöljyn toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittavan polttoaineen luovutustodistuksessa annetusta kuvauksesta poikkeavaa öljyä;

.5 ilmoittavat hallinnolle, jos jokin alus ottaa vastaan tämän liitteen 14 ja 18 säännön vaatimusten vastaista polttoöljyä; ja

.6 ilmoittavat järjestölle kaikista tapauksista, joissa polttoöljyn toimittajat eivät ole täyttäneet tämän liitteen 14 tai 18 säännön mukaisia vaatimuksia, jotta tämä voi välittää tiedot edelleen sopimuspuolille ja järjestön jäsenvaltioille.

10 Sopimuspuolten toimittamien satamavaltion tarkastusten yhteydessä sopimuspuolet sitoutuvat myös

.1 ilmoittamaan sopimuspuolelle tai muulle valtiolle, jonka lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella polttoaineen luovutustodistus annettiin, tapauksista, joissa on toimitettu vaatimustenvastaista öljyä, ja antamaan tällöin kaikki asiaankuuluvat tiedot; ja

.2 varmistamaan, että tarvittaessa ryhdytään korjaaviin toimiin, jotta vaatimusten vastaiseksi todettu polttoöljy saatetaan vaatimukset täyttäväksi.

11 Kun kyse on bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 tonnin aluksista, jotka hoitavat useita säännöllisiä satamakäyntejä käsittävää reittiliikennettä, hallinto voi neuvoteltuaan soveltamisesta niiden valtioiden kanssa, joihin päätös vaikuttaa, päättää, että tämän säännön 6 kappaleen mukaisuus voidaan dokumentoida vaihtoehtoisella tavalla, jolla taataan yhtäläisellä varmuudella tämän liitteen 14 ja 18 säännön mukaisuus.

4 LUKU – KANSAINVÄLISEN MERENKULUN HIILI-

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

INTENSITEETIÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT

19 sääntö

Soveltaminen

1 Tätä lukua sovelletaan kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 tonnia.

2 Tämän luvun määräyksiä ei sovelleta

.1 aluksiin, jotka tekevät matkoja ainoastaan sen valtion suvereniteettiin tai lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään. Jokaisen sopimuspuolen olisi kuitenkin varmistettava ottamalla käyttöön asianmukaiset toimenpiteet, että tällaiset alukset on rakennettu ja ne toimivat tämän liitteen 4 luvun vaatimuksia vastaavalla tavalla siltä osin kuin tämä on kohtuullista ja mahdollista.

.2 aluksiin, jotka eivät kulje konevoimalla, ja alustoihin, joihin kuuluvat FPSO- ja FSU-alukset ja porauslautat, niiden käyttövoimasta riippumatta.

3 Tämän liitteen 22, 23, 24 ja 25 sääntöä ei sovelleta epätavanomaisella kuljetuskoneistolla varustettuihin aluksiin, paitsi että 22 ja 24 sääntö koskevat epätavanomaisella kuljetuskoneistolla varustettuja risteilyaluksia ja tavanomaisella tai epätavanomaisella kuljetuskoneistolla varustettuja nestekaasusäiliöaluksia, jotka on luovutettu 1 päivänä syyskuuta 2019 tai sen jälkeen, kuten määritellään 2 säännön 2 kappaleen 1 kohdassa, ja 23 ja 25 sääntöjä sovelletaan epätavanomaisella kuljetuskoneistolla varustettuihin risteilyaluksiin ja tavanomaisella tai epätavanomaisella kuljetuskoneistolla varustettuihin nestekaasusäiliöaluksiin. 22, 23, 24, 25 ja 28 sääntöä ei sovelleta polaarisäännöstyössä määriteltyihin A-luokan aluksiin.

4 Tämän säännön 1 kappaleen määräysten estämättä hallinto voi luopua vaatimuksesta noudattaa tämän liitteen 22 ja 24 sääntöä bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 tonnin aluksen osalta.

Regulation 19

Application

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:

5 Tämän säännön 4 kappaleen määräystä ei sovelleta bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 tonnin aluksiin,

.1 joista on tehty rakentamissopimus 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen; tai

.2 jos rakentamissopimusta ei ole, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä heinäkuuta 2017 tai sen jälkeen; tai

.3 jotka luovutetaan 1 päivänä heinäkuuta 2019 tai sen jälkeen; tai

.4 jos uuteen tai olemassa olevaan alukseen on tehty tämän liitteen 2 säännön 2 kappaleen 17 kohdassa määritelty merkittävä muutos 1 päivänä tammikuuta 2017 tai sen jälkeen ja joihin sovelletaan tämän liitteen 5 säännön 4 kappaleen 2 ja 3 kohtaa.

6 Tämän yleissopimuksen sopimuspuolen hallinnon, joka sallii 4 kappaleen soveltamisen, keskeyttää tai lopettaa sen soveltamisen tai kieltäytyy soveltamasta sitä alukseen, jolla on oikeus käyttää sen lippua, on viipymättä ilmoitettava asiaa koskevat tiedot järjestölle, jotta ne voidaan välittää tämän pöytäkirjan sopimuspuolille.

20 sääntö

Tavoite

Tämän luvun tavoitteena on vähentää kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteettiä ja pyrkiä saavuttamaan *alusten kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevassa IMO:n alustavassa strategiassa vahvistetut tavoitteet*.

21 sääntö

Toiminnalliset vaatimukset

Saavuttaakseen tämän liitteen 20 säännössä asetetun tavoitteen tämän luvun alaisen aluksen on tarvittaessa noudatettava seuraavia toiminnallisia vaatimuksia hiili-intensiteettinsä vähentämiseksi:

.1 tämän liitteen 22, 23, 24 ja 25 säännön mukaiset tekniset hiili-intensiteettiä koskevat vaatimukset; ja

.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

.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.

.2 tämän liitteen 26, 27 ja 28 säännön mukaiset toiminnalliset hiili-intensiteettiä koskevat vaatimukset.

22 sääntö

Saavutettu energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (saavutettu EEDI)

1 Saavutettu EEDI lasketaan:

- .1 jokaiselle uudelle alukselle
- .2 jokaiselle uudelle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos; ja
- .3 jokaiselle uudelle tai olemassa olevalle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos, joka on niin mittava, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi alukseksi, joka kuuluu yhteen tai useampaan tämän liitteen 2 säännön 2 kappaleen 5, 7, 9, 11, 14–16, 20, 22 ja 26–29 kohdassa mainittuun luokkaan. Saavutettu EEDI on aluskohtainen ja osoittaa aluksen arvioidun suorituskyvyn energiatehokkuuden kannalta, ja sen mukaan liitetään tekninen EEDI-asiakirja, joka sisältää saavutetun EEDIn laskentaan tarvittavat tiedot ja esittää laskentamenetelmän. Hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman laitoksen on tarkastettava saavutettu EEDI teknisen EEDI-asiakirjan perusteella.

2 Saavutettu EEDI lasketaan ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

3 Hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama laitos ilmoittaa järjestölle jokaisen tämän liitteen 24 säännön alaisen aluksen osalta vaaditun ja saavutetun EEDIn arvot ja asianmukaiset tiedot sähköisesti ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet:

- .1 seitsemän kuukauden kuluessa tämän liitteen 5 säännön 4 kappaleessa edellytetyn katsastuksen suorittamisesta; tai
- .2 seitsemän kuukauden kuluessa 1 päivästä huhtikuuta 2022 sellaisten alusten osalta, jotka on toimitettu ennen 1 päivää huhtikuuta 2022.

23 sääntö

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 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 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

Saavutettu olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksi (saavutettu EEXI)

1 Saavutettu EEXI lasketaan
.1 jokaiselle alukselle; ja
.2 jokaiselle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos, joka kuuluu yhteen tai useampaan tämän liitteen 2 säännön 2 kappaleen 5, 7, 9, 11, 14–16, 22, 26–29 kohdan mukaiseen luokkaan. Saavutettu EEXI on aluskohtainen ja osoittaa aluksen arvioidun suorituskyvyn energiatehokkuuden kannalta, ja sen mukaan liitetään tekninen EEXI-asiakirja, joka sisältää saavutetun EEXIn laskentaan tarvittavat tiedot ja esittää laskentamenetelmän. Hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman laitoksen on tarkastettava saavutettu EEXI teknisen EEXI-asiakirjan perusteella.

2 Saavutettu EEXI lasketaan ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

3 Tämän säännön 1 kappaleen estämättä hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman laitoksen tämän liitteen 22 säännön 1 kappaleen mukaisesti tarkastama saavutettu EEDI voidaan katsoa jokaisen tämän liitteen 22 säännön alaisen aluksen osalta saavutetuksi EEXIksi, jos saavutetun EEDIn arvo on yhtä suuri tai pienempi kuin tämän liitteen 25 säännön mukaisesti vaadittu EEXI. Tässä tapauksessa saavutettu EEXI tarkastetaan teknisen EEDI-asiakirjan perusteella.

24 sääntö
Vaadittu EEDI

1 Jokaiselle
.1 uudelle alukselle;
.2 uudelle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos, ja
.3 uudelle tai olemassa olevalle alukselle, johon on tehty huomattava muutos, joka on niin mittava, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi alukseksi,

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 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

joka kuuluu johonkin 2 säännön 2 kappaleen 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 ja 26–29 kohdan luokkaan ja johon sovelletaan tätä lukua, saavutettu EEDI lasketaan seuraavasti:

$$\text{Saavutettu EEDI} \leq \text{Vaadittu EEDI} = \left(1 - \frac{x}{100}\right) \cdot \text{Vertailulinjan arvo}$$

jossa X on taulukossa 1 määritetty vaaditun EEDIn vähennystekijä verrattuna EEDIn vertailulinjaan.

2 Jokaiselle uudelle alukselle ja olemassa olevalle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos, joka on niin mittava, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi alukseksi, saavutettu EEDI on laskettava tämän säännön 1 kappaleen vaatimusten mukaisesti ja sen on täytettävä nämä vaatimukset, jolloin sovellettava vähennystekijä vastaa muutetun aluksen tyyppiä ja kokoa muutosopimuksen päivämääränä tai tällaisen sopimuksen puuttuessa muutoksen aloituspäivänä.

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:

$$\text{Attained EEDI} \leq \text{Required EEDI} = \left(1 - \frac{x}{100}\right) \cdot \text{Reference line value}$$

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.

Taulukko 1 – EEDIn vähennystekijät (prosentteina) suhteessa EEDIn vertailulinjaan

| Alustyyppi | Koko | Vaihe | Vaihe | Vaihe | Vaihe | Vaihe | Vaihe |
|---------------|----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------|
| | | 01.1.2013 – 31.12.2014 | 1.1.2015 – 31.12.2019 | 2.1.2020 – 31.12.2022 | 2.1.2020 – 31.12.2024 | 3.1.2022 ja sen jälkeen | 3.1.2025 ja sen jälkeen |
| Irtolastialus | Vähintään 20000 DWT | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | Vähintään 10000 DWT, | - | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |

| Alustyyppi | Koko | Vaihe 01.1. 2013 – 31.12 .2014 | Vaihe 1 1.1. 2015 – 31.12 .2019 | Vaihe 2 1.1. 2020 – 31.12 .2022 | Vaihe 2 1.1. 2020 – 31.12 .2024 | Vaihe 3 1.4. 2022 ja sen jälkee n | Vaihe 3 1.1. 2025 ja sen jälkee n |
|-------------------|--|---|---|---|---|---|---|
| | mutta alle 20000 DWT | | | | | | |
| Kaasusäiliöalus | Vähintään 15000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 30 | |
| | Vähintään 10000 DWT, mutta alle 15000 DWT | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | Vähintään 2000 DWT, mutta alle 10000 DWT | - | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |
| Säiliöalus | Vähintään 20000 DWT | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | Vähintään 4000 DWT, mutta alle 20000 DWT | - | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |
| Konttialus | Vähintään 200000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 50 | |
| | Vähintään 120000 DWT, mutta alle 200000 | 0 | 10 | 20 | | 45 | |

| Alustyyppi | Koko | Vaihe 01.1. 2013 – 31.12 .2014 | Vaihe 1 1.1. 2015 – 31.12 .2019 | Vaihe 2 1.1. 2020 – 31.12 .2022 | Vaihe 2 1.1. 2020 – 31.12 .2024 | Vaihe 3 1.4. 2022 ja sen jälkee n | Vaihe 3 1.1. 2025 ja sen jälkee n |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|
| Konttialus | DWT | | | | | | |
| | Vähintään 80000 DWT, mutta alle 120000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 40 | |
| | Vähintään 40000 DWT, mutta alle 80000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 35 | |
| | Vähintään 15000 DWT, mutta alle 40000 DWT | 0 | 10 | 20 | | 30 | |
| | Vähintään 10000 DWT, mutta alle 15000 DWT | - | 0-10* | 0-20* | | 15-30* | |
| Yleiset lastialukset | Vähintään 15000 DWT | 0 | 10 | 15 | | 30 | |
| | Vähintään 3000 DWT, mutta alle 15000 DWT | - | 0-10* | 0-15* | | 0-30* | |

| Alustyyppi | Koko | Vaihe 01.1. 2013 – 31.12 .2014 | Vaihe 1 1.1. 2015 – 31.12 .2019 | Vaihe 2 1.1. 2020 – 31.12 .2022 | Vaihe 2 1.1. 2020 – 31.12 .2024 | Vaihe 3 1.4. 2022 ja sen jälkee n | Vaihe 3 1.1. 2025 ja sen jälkee n |
|---|--|---|---|---|---|---|---|
| Kylmälastialus | Vähintään 5000 DWT | 0 | 10 | | 15 | | 30 |
| | Vähintään 3000 DWT, mutta alle 5000 DWT | - | 0-10* | | 0-15* | | 0-30* |
| Yhdistelmäalus | Vähintään 20000 DWT | 0 | 10 | | 20 | | 30 |
| | Vähintään 4000 DWT, mutta alle 20000 DW | - | 0-10* | | 0-20* | | 0-30* |
| Nestekaasusäiliöalus** * | Vähintään 10000 DWT | - | 10** | 20 | | 30 | |
| Ro-ro-lastialus (ajoneuvojen kuljetusalus)*** | Vähintään 10000 DWT | - | 5** | | 15 | | 30 |
| Ro-ro-lastialus*** | Vähintään 2000 DWT | - | 5** | | 20 | | 30 |
| | Vähintään 1000 DWT, mutta alle 2000 DWT | - | 5*,** | | 0-20* | | 0-30* |
| Ro-ro-matkustaja- alus*** | Vähintään 1000 DWT | - | 5** | | 20 | | 30 |
| | Vähintään 250 DWT, | - | 0,5*,* * | | 0-20* | | 0-30* |

| Alustyyppi | Koko | Vaihe 01.1. 2013 – 31.12 .2014 | Vaihe 1 1.1. 2015 – 31.12 .2019 | Vaihe 2 1.1. 2020 – 31.12 .2022 | Vaihe 2 1.1. 2020 – 31.12 .2024 | Vaihe 3 1.4. 2022 ja sen jälkee n | Vaihe 3 1.1. 2025 ja sen jälkee n |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | mutta alle 1000 DWT | | | | | | |
| Epätavanomaisella kuljetuskoneistolla varustettu risteilialus*** | Vähintään 85000 GT | - | 5** | 20 | | 30 | |
| | Vähintään 25000, mutta alle 85000 GT | - | 0- 5*,** | 0-20* | | 0-30* | |

* Vähennystekijä interpoloidaan lineaarisesti kahden arvon väliin aluksen koosta riippuen.

Pienempään alukseen sovelletaan alempaa vähennystekijän arvoa.

** Vaihe 1 alkaa kyseisille aluksille 1 päivänä syyskuuta 2015.

*** Vähennystekijää sovelletaan aluksille, jotka on toimitettu 1 päivänä syyskuuta 2019 tai sen jälkeen, kuten 2 säännön 2 kappaleen 1 kohdassa on määritetty.

Huomaa: Merkintä ”–” tarkoittaa, että vaadittua EEDIä ei sovelleta.

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 |

| 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*** | 2,000 DWT and above | n/a | 5** | | 20 | | 30 |
| 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 |
| Ro-ro passenger ship*** | 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 | |
| Cruise passenger ship*** having non- conventional propulsion | 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 Vertailulinjan arvot lasketaan seuraavasti:

3 The reference line values shall be calculated as follows:

$$\text{Vertailulinjan arvo} = a \cdot b^c$$

$$\text{Reference line value} = a \cdot b^c$$

jossa a , b ja c ovat 2 taulukossa annetut parametrit.

where a , b and c are the parameters given in table 2.

Taulukko 2 - Parametrit eri alustyyppien vertailuarvojen määrittämiseksi

| 2 säännössä määritelty alustyyppi | a | b | c |
|--|---|--|----------|
| 2.2.5 Irtolastialus | 961,79 | aluksen DWT, jossa DWT ≤ 279000 279000, jossa DWT > 279000 | 0,477 |
| 2.2.7 Yhdistelmäalus | 1219,00 | aluksen DWT | 0,488 |
| 2.2.9 Konttialus | 174,22 | aluksen DWT | 0,201 |
| 2.2.11 Epätavanomaisella kuljetuskoneistolla varustettu risteilyalus | 170,84 | aluksen GT | 0,214 |
| 2.2.14 Kaasusäiliöalus | 1120,00 | aluksen DWT | 0,456 |
| 2.2.15 Yleinen lastialus | 107,48 | aluksen DWT | 0,216 |
| 2.2.16 Nestekaasusäiliöalus | 2253,7 | aluksen DWT | 0,474 |
| 2.2.22 Kylmälastialus | 227,01 | aluksen DWT | 0,244 |
| 2.2.26 Ro-ro-lastialus | 1405,15 | aluksen DWT | 0,498 |
| | 1686,17* | aluksen DWT, jossa DWT ≤ 17000* 17000, jossa DWT > 17000* | |
| 2.2.27 Ro-ro-lastialus (ajoneuvojen kuljetusalus) | $(\text{DWT}/\text{GT})^{0.7} \cdot 780,36$ jossa $\text{DWT}/\text{GT} < 0,3$ 1812,63 jossa $\text{DWT}/\text{GT} \geq 0,3$ | aluksen DWT | 0,471 |

| 2 säännössä määritelty alustyyppi | a | b | c |
|--|----------|--|----------|
| 2.2.28 Ro-ro-matkustaja-alus | 752,16 | aluksen DWT | 0,381 |
| | 902,59* | aluksen DWT jossa DWT ≤ 10000* 10000 jossa DWT > 10000* | |
| 2.2.29 Säiliöalus | 1218,80 | aluksen DWT | 0,488 |

* käytetään vaiheesta 2 eteenpäin.

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 Jos alus voi rakenteensa perusteella kuulua useampaan kuin yhteen 2 taulukossa määriteltyyn alustyyppiin, aluksen vaadittu EEDI on tiukin (alhaisin) vaadittu EEDI.

5 Asennettu konetehto ei saa olla missään tämän säännön soveltamisalaan kuuluvassa aluksessa pienempi kuin aluksen kuljettamiseen epäsuotuisissa olosuhteissa tarvittava konetehto siten kuin määritellään järjestön laatimissa ohjeissa.

6 Järjestö tarkastelee vaiheen 1 alussa ja vaiheen 2 puolivälissä uudestaan teknisen kehityksen tilannetta ja muuttaa tarvittaessa tässä säännössä esitettyjä ajanjaksoja, asianomaisten alustyyppien EEDIn vertailulinjan parametreja ja vähennysprosentteja.

25 sääntö

Vaadittu EEXI

1 Jokaiselle

.1 alukselle; ja
.2 jokaiselle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos, joka kuuluu johonkin 2 säännön 2 kappaleen 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 ja 26–29 kohdan luokista ja johon sovelletaan tätä lukua, saavutettu EEXI on seuraavanlainen:

Saavutettu EEXI ≤ Vaadittu EEXI

$$= \left(1 - \frac{y}{100}\right)$$

• EEDIn vertailulinjan arvo

jossa Y on taulukossa 3 määritetty vaaditun EEXIn vähennystekijä verrattuna EEDIn vertailulinjaan.

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 ≤ 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.

Taulukko 3 – EEXIn vähennystekijät (prosentteina) suhteessa EEDIn vertailulinjaan

| Alustyyppi | Koko | Vähennystekijä |
|-------------------|----------------------|-----------------------|
| Irtolastialus | Vähintään 200000 DWT | 15 |
| | 20000–200000 DWT | 20 |
| | 10000–20000 DWT | 0-20* |
| Kaasusäiliöalus | Vähintään 15000 DWT | 30 |
| | 10000–15000 DWT | 20 |
| | 2000–10000 DWT | 0-20* |
| Säiliöalus | Vähintään 200000 DWT | 15 |
| | 20000–200000 DWT | 20 |
| | 4000–20000 DWT | 0-20* |
| Konttialus | Vähintään 200000 DWT | 50 |
| | 120000–200000 DWT | 45 |
| | 80000–120000 DWT | 35 |
| | 40000–80000 DWT | 30 |
| | 15000–40000 DWT | 20 |
| | 10000–15000 DWT | 0-20* |
| Yleinen lastialus | Vähintään 15000 DWT | 30 |
| | 3000–15000 DWT | 0-30* |
| Kylmälastialus | Vähintään 5000 DWT | 15 |
| | 3000–5000 DWT | 0-15* |

| Alustyyppi | Koko | Vähennystekijä |
|---|---------------------|----------------|
| Yhdistelmäalus | Vähintään 20000 DWT | 20 |
| | 4000–20000 DWT | 0-20* |
| Nestekaasusäiliöalus | Vähintään 10000 DWT | 30 |
| Ro-ro-lastialus (ajoneuvojen kuljetusalus) | Vähintään 10000 DWT | 15 |
| Ro-ro-lastialus | Vähintään 2000 DWT | 5 |
| | 1000–2000 DWT | 0-5* |
| Ro-ro-matkustaja-alus | Vähintään 1000 DWT | 5 |
| | 250–1000 DWT | 0-5* |
| Epätavanomaisella kuljetuskoneistolla varustettu risteilyalus | Vähintään 85000 GT | 30 |
| | 25000–85000 GT | 0-30* |

* Vähennystekijä interpoloidaan lineaarisesti kahden arvon väliin aluksen koosta riippuen. Pienempään alukseen sovelletaan alempaa vähennystekijän arvoa.

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 |
| | 2,000 and above but less than 10,000 DWT | 0-20* |
| Tanker | 200,000 DWT and | 15 |

| Ship type | Size | Reduction factor |
|------------------------------------|---|------------------|
| | above | |
| | 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* |
| Cruise passenger ship | 85,000 GT and above | 30 |

| Ship type | Size | Reduction factor |
|------------------------------------|--|------------------|
| having non-conventional propulsion | 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 EEDIn vertailulinjan arvot lasketaan tämän liitteen 24 säännön 3 ja 4 kappaleen mukaisesti. Ro-ro-lastialusten ja ro-ro-matkustaja-alusten osalta viitataan vertailulinjan arvoon, jota käytetään 2 vaiheesta eteenpäin tämän liitteen 24 säännön 3 kappaleen mukaisesti.

3 Järjestön on saatettava tarkastelu päätökseen 1 päivään tammikuuta 2026 mennessä tämän säännön vaikutuksen arvioimiseksi ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Jos sopimuspuolet tarkastelun perusteella päättävät hyväksyä muutoksia tähän sääntöön, tällaiset muutokset on hyväksyttävä ja pantava täytäntöön tämän yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.

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.

26 sääntö

Aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma)

1 Jokaisessa aluksessa on oltava aluskohtainen aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma), joka voi muodostaa osan aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää (SMS-järjestelmä). SEEMP-suunnitelma laaditaan ja tarkistetaan ottaen huomioon järjestön hyväksymät ohjeet.

2 Bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksen SEEMP-suunnitelmaan on sisällytettävä kuvaus menetelmästä, jota käytetään tämän liitteen 27 säännön 1 kappaleessa edellytettyjen tietojen keruuseen, sekä menettelyt, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen aluksen hallinnolle.

3 Bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksen, joka kuuluu yhteen tai useampaan tämän liitteen 2 säännön 2

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,

kappaleen 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 ja 26–29 kohdan mukaiseen luokkaan,

- .1 SEEMP-suunnitelmaan on 1 päivään tammikuuta 2023 asti sisällytettävä:
 - .1 kuvaus tämän liitteen 28 säännössä edellytetystä menetelmästä, jota käytetään aluksen saavutetun vuotuisen operatiivisen CII:n laskentaan, ja menettelyt, joita käytetään tämän arvon ilmoittamiseen aluksen hallinnolle;
 - .2 tämän liitteen 28 säännössä määritetty vaadittu vuotuinen operatiivinen CII seuraavaksi kolmeksi vuodeksi;
 - .3 täytäntöönpanosuunnitelma, josta ilmenee, kuinka vaadittu vuotuinen operatiivinen CII saavutetaan seuraavan kolmen vuoden aikana; ja
 - .4 menetelmä itsearviointia ja parannuksia varten.
- .2 Kun kyseessä on alus, jonka luokitus on D kolmen peräkkäisen vuoden ajan tai E tämän liitteen 28 säännön mukaisesti, SEEMP-suunnitelma tarkistetaan tämän liitteen 28 säännön 8 kappaleen mukaisesti vaaditun vuotuisen toiminnallisen CII:n saavuttamiseen tarvittavia korjaavia toimia koskevan suunnitelman sisällyttämiseksi.
- .3 SEEMP-suunnitelmalle suoritetaan tarkastus ja auditoinnit ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

27 sääntö

Aluksen polttoöljyn kulutustietojen keruu ja ilmoittaminen

- 1 Kalenterivuodesta 2019 alkaen jokaisella bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksella kerätään tämän liitteen IX lisäyksessä määritellyt tiedot SEEMP-suunnitelmaan sisältyvän menetelmän mukaisesti kyseisen ja kunkin sitä seuraavan kalenterivuoden tai tarvittaessa kalenterivuoden osan osalta.
- 2 Paitsi mitä tämän säännön 4, 5 ja 6 kappaleessa määrätään, kunkin kalenterivuoden lopussa aluksella kootaan kyseisenä kalenterivuonna tai tarvittaessa kalenterivuoden osan aikana kerätyt tiedot.

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 Paitsi mitä tämän säännön 4, 5 ja 6 kappaleessa määrätään, alus ilmoittaa kolmen kuukauden kuluessa kunkin kalenterivuoden loputtua hallinnolleen tai sen asianmukaisesti valtuuttamalle laitokselle kunkin tämän liitteen IX lisäyksessä määritellyn tiedon yhteenlasketun arvon sähköisesti järjestön laatimassa vakiomuodossa.

4 Jos alus siirretään hallinnolta toiselle, alus ilmoittaa siirron suorittamispäivänä tai niinpian kuin on käytännössä mahdollista aluksesta luopuvalle hallinnolle tai sen asianmukaisesti valtuuttamalle laitokselle kyseistä hallintoa vastaavan kalenterivuoden ajanjakson osalta yhdistetyt tiedot tämän liitteen IX lisäyksessä määritellyllä tavalla sekä eriteltyt tiedot kyseisen hallinnon etukäteen esitetystä pyynnöstä.

5 Jos alus siirretään yhtiöltä toiselle, alus ilmoittaa siirron suorittamispäivänä tai niinpian kuin on käytännössä mahdollista hallinnolleen tai sen asianmukaisesti valtuuttamalle laitokselle kyseistä yhtiötä vastaavan kalenterivuoden ajanjakson osalta yhdistetyt tiedot tämän liitteen IX lisäyksessä määritellyllä tavalla sekä eriteltyt tiedot aluksen hallinnon niitä pyytäessä.

6 Jos siirto hallinnolta toiselle ja yhtiöltä toiselle tapahtuvat samanaikaisesti, sovelletaan tämän säännön 4 kappaletta.

7 Tiedot on vahvistettava hallinnon määräämien menettelyjen mukaisesti ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

8 Paitsi mitä tämän säännön 4, 5 ja 6 kappaleessa määrätään, tämän liitteen IX lisäyksessä mainittujen edellistä kalenterivuotta koskevien ilmoitettujen tietojen taustalla olevat eriteltyt tiedot on pidettävä helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta ja annettava hallinnon käyttöön pyydettyäessä.

9 Hallinto varmistaa, että sen alaisuudessa olevien bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin rekisteröityjen alusten

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 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

ilmoittamat tiedot, jotka on mainittu tämän liitteen IX lisäyksessä, siirretään sähköisesti järjestön laatimassa vakio muodossa IMO:n alusten polttoöljyn kulutustietokantaan viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun näille aluksille on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutukset.

10 Järjestön pääsihteeri laatii IMO:n alusten polttoöljyn kulutustietokantaan toimitettujen ilmoitettujen tietojen perusteella meriympäristön suojelukomitealle vuosikertomuksen, jossa esitetään yhteenveto kerätyistä tiedoista, puuttuvien tietojen tilanne ja komitean mahdollisesti pyytämät muut oleelliset tiedot.

11 Järjestön pääsihteeri antaa sen aluksen hallinnolle, johon tämän liitteen 28 sääntöä sovelletaan, pääsyn kaikkiin tietoihin, jotka kyseisestä aluksesta on ilmoitettu IMO:n alusten polttoöljyn kulutustietokantaan koko edeltävän kalenterivuoden osalta.

12 Järjestön pääsihteeri ylläpitää anonyymia tietokantaa siten, ettei yksittäisen aluksen tunnistaminen ole mahdollista. Sopimuspuolilla on pääsy anonyymeihin tietoihin ainoastaan analysointi- ja käsittelytarkoituksissa.

13 Järjestön pääsihteeri vastaa IMO:n alusten polttoöljyn kulutustietokannan toteuttamisesta ja hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

28 sääntö

Operatiivinen hiili-intensiteetti

Saavutettu vuotuinen operatiivinen hiili-intensiteetti-indikaattori (saavutettu vuotuinen operatiivinen CII)

1 Kalenterivuoden 2023 päätyttyä ja jokaisen seuraavan kalenterivuoden päätyttyä jokaisella bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksella, joka kuuluu yhteen tai useampaan tämän liitteen 2 säännön 2 kappaleen 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 ja 26–29 kohdan mukaiseen luokkaan,

tonnage and above are transferred to the IMO Ship Fuel Oil Consumption Database via electronic communication and using a 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

lasketaan saavutettu vuotuinen operatiivinen CII 12 kuukauden ajanjaksolta edellisen kalenterivuoden 1 päivästä tammikuuta 31 päivään joulukuuta käyttäen tämän liitteen 27 säännön mukaisesti kerättyjä tietoja ja ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. 2 Alus ilmoittaa kolmen kuukauden kuluessa kunkin kalenterivuoden loputtua hallinnolleen tai sen asianmukaisesti valtuuttamalle laitokselle saavutetun vuotuisen operatiivisen CII:n sähköisesti järjestön laatimassa vakio muodossa.

3 Jos 27 säännön 4, 5 tai 6 kappaleessa tarkoitetun aluksen siirto saadaan päätökseen 1 päivän tammikuuta 2023 jälkeen, aluksella lasketaan ja ilmoitetaan tämän säännön 1 ja 2 kappaleen estämättä sen kalenterivuoden loputtua, jona siirto tapahtuu, saavutettu vuotuinen operatiivinen CII täydeltä 12 kuukauden ajanjaksolta 1 päivästä tammikuuta 31 päivään joulukuuta sinä kalenterivuonna, jona siirto tapahtui, 28 säännön 1 ja 2 kappaleen mukaisesti tämän liitteen 6 säännön 6 kappaleen mukaista tarkastusta varten ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Mikään tässä säännössä ei vapauta alusta sen tämän liitteen 27 säännön tai tämän säännön mukaisista ilmoitusvelvollisuuksista.

Vaadittu vuotuinen operatiivinen hiili-intensiteetti-indikaattori (vaadittu vuotuinen operatiivinen CII)

4 Jokaisen bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksen, joka kuuluu yhteen tai useampaan tämän liitteen 2 säännön 2 kappaleen 5, 7, 9, 11, 14–16, 22 ja 26–29 kohdan mukaiseen luokkaan, vaadittu vuotuinen operatiivinen CII määritetään seuraavasti:

$$\text{Vaadittu vuotuinen operatiivinen CII} = \left(1 - \frac{z}{100}\right) \cdot \text{CII}_R$$

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 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:

$$\text{Required annual operational CII} = \left(1 - \frac{z}{100}\right) \cdot \text{CII}_R$$

jossa

Z on vuotuinen vähennystekijä, jolla varmistetaan aluksen operatiivisen hiili-intensiteetin jatkuva parantuminen tietyssä luokitustasossa; ja

CII_R on viitearvo.

5 Vuotuinen vähennystekijä Z ja viitearvo CIIR ovat arvoja, jotka määritetään ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

Operatiivinen hiili-intensiteettiluokitus

6 Saavutettu vuotuinen operatiivinen CII kirjataan, ja se tarkastetaan suhteessa vaadittuun vuotuisen operatiiviseen CIIhen, jotta joko hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama laitos voi määrittää operatiivisen hiili-intensiteettiluokituksen A, B, C, D tai E, jotka osoittavat huomattavasti parempaa, hieman parempaa, keskinkertaista, hieman huonompaa tai huonompaa suoritustasoa, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Luokitustason C keskikohtana on arvo, joka vastaa tämän säännön 4 kappaleessa määriteltyä vaadittua vuotuista operatiivista CII:tä.

Korjaavat toimet ja kannustimet

7 Tasolle D kolmena peräkkäisenä vuotena tai tasolle E luokitellun aluksen on laadittava suunnitelma korjaavista toimista vaaditun vuotuisen operatiivisen CII:n saavuttamiseksi.

8 SEEMP-suunnitelma tarkistetaan korjaavia toimia koskevan suunnitelman sisällyttämiseksi ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Tarkistettu SEEMP-suunnitelma toimitetaan tarkastettavaksi hallinnolle tai sen asianmukaisesti valtuuttamalle laitokselle mieluiten samalla, kun ilmoitetaan saavutettu vuotuinen operatiivinen CII tämän säännön 2 kappaleen mukaisesti, mutta viimeistään 1 kuukauden kuluttua sen ilmoittamisesta.

9 Tasolle D kolmena peräkkäisenä vuotena tai tasolle E luokitellun aluksen on asianmukaisesti toteutettava suunnitellut

where,

Z is the annual reduction factor to ensure continuous improvement of the ship's 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

korjaavat toimet tarkistetun SEEMP-suunnitelman mukaisesti.
10 Hallintoja, satamaviranomaisia ja muita asianmukaisia sidosryhmiä kehotetaan tarjoamaan kannustimia tasolle A tai B luokitelluille aluksille.

Tarkistus

11 Järjestö suorittaa tarkistuksen 1 päivään tammikuuta 2026 mennessä arvioidakseen
.1 tämän säännön vaikuttavuutta kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetin vähentämiseen;
.2 tarvetta tehostetuille korjaaville toimille tai muille korjaaville keinoille, mukaan lukien mahdolliset EEXIä koskevat lisävaatimukset;
.3 tarvetta tehostaa täytäntöönpanomekanismia;
.4 tarvetta tehostaa tietojenkeruujärjestelmää; ja
.5 Z-tekijän ja CIIR-arvojen tarkistamista.

Jos sopimuspuolet tarkistuksen perusteella päättävät hyväksyä muutoksia tähän sääntöön, tällaiset muutokset hyväksytään ja pannaan täytäntöön tämän yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.

29 sääntö

Alusten energiatehokkuuden parantamiseen liittyvän teknisen yhteistyön ja teknologian siirron edistäminen

1 Hallintojen on yhteistyössä järjestön ja muiden kansainvälisten elinten kanssa edistettävä ja tarvittaessa tarjottava joko suoraan tai järjestön kautta tukea teknistä apua pyytävälle valtioille ja erityisesti kehittyville valtioille.
2 Sopimuspuolen hallinnon on aktiivisessa yhteistyössä toisten sopimuspuolten kanssa kansallisen lainsäädäntönsä, määräystensä ja käytäntöjensä puitteissa edistettävä teknologian kehittämistä ja siirtoa sekä tiedonvaihtoa teknistä apua pyytävälle valtioille, erityisesti kehittyville valtioille tämän liitteen 4 luvun ja erityisesti 19

planned corrective actions in accordance with the revised SEEMP.

10 Administrations, port authorities and other stakeholders as appropriate, are 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 CIIR 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

säännön 4–6 kappaleiden vaatimukset täyttävien toimien täytäntöönpanon osalta.

5 luku – Tämän liitteen määräysten noudattamisen tarkastaminen

30 sääntö

Soveltaminen

Sopimuspuolet soveltavat täytäntöönpanosäännösten määräyksiä tähän liitteeseen sisältyvien velvollisuuksiensa ja tehtäviensä täyttämiseksi.

31 sääntö

Noudattamisen tarkastaminen

1 Järjestö suorittaa jokaiselle sopimuspuolelle määräaika-auditointeja auditointistandardin mukaisesti tarkastaakseen tämän liitteen noudattamisen ja täytäntöönpanon.

2 Järjestön pääsihteeri on vastuussa auditointijärjestelmän hallinnoinnista järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

3 Jokainen sopimuspuoli vastaa auditoinnin sujuvasta toteuttamisesta ja tulosten käsittelyyn tarkoitetun toimintaohjelman toteuttamisesta järjestön laatimien ohjeiden mukaisesti.

4 Kaikille sopimuspuolille tehtävät auditoinnit

.1 perustuvat järjestön pääsihteerin laatimaan yleissuunnitelmaan, ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.2 suoritetaan säännöllisin väliajoin ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.

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

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.

I lisäys

Kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan (IAPP-todistuskirjan) malli (8 sääntö)

KANSAINVÄLINEN ILMANSUOJELUTODISTUSKIRJA

Annettu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se oli muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (jäljempänä "yleissopimus"), muuttamisesta vuonna 1997 tehdyn pöytäkirjan, sellaisena kuin se on muutettuna, määräysten perusteella

.....
(maan täydellinen nimi)

hallituksen valtuuttamana

Tämän todistuskirjan on antanut

.....
(tämän yleissopimuksen määräysten perusteella valtuutetun toimivaltaisen henkilön tai laitoksen täydellinen nimi)

Aluksen tiedot

Aluksen nimi.....

Tunnusnumerot tai -kirjaimet.....

IMO-numero.....

Rekisteröintisatama.....

Bruttovetoisuus.....

TÄTEN TODISTETAAN, että

- 1 alus on katsastettu yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön mukaisesti; ja
- 2 katsastus osoittaa aluksen varusteiden, järjestelmien, laitteiden, järjestelyjen ja materiaalien olevan täysin yleissopimuksen VI liitteen asianomaisten vaatimusten mukaisia.

Tämä todistuskirja on voimassa..... (pp/kk/vvvv) saakka edellyttäen, että yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön mukaiset katsastukset tehdään.

Tämän todistuskirjan perustana olevan katsastuksen valmistumispäivä
(pp/kk/vvvv).....

Annettu
(todistuskirjan antamisaika)

Päiväys (pp/kk/vvvv).....
(antamispäivämäärä)
*(todistuskirjan antavan
asianmukaisesti valtuutetun
viranomaisen allekirjoitus)*

(viranomaisen sinetti tai leima)

VUOSI- JA VÄLIKATSASTUSTEN HYVÄKSYNTÄ

TÄTEN TODISTETAAN, että alus on todettu yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön mukaisessa katsastuksessa kyseisen liitteen asianmukaisten määräysten mukaiseksi.

Vuosikatsastus Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....

Päiväys (pp/kk/vvvv).....
(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus/Välikatsastus Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....

Päiväys (pp/kk/vvvv).....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus/Välikatsastus Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....

Päiväys (pp/kk/vvvv).....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus

Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....

Päiväys (pp/kk/vvvv).....

(viranomaisen sinetti tai leima)

9 SÄÄNNÖN 8 KAPPALEEN 3 KOHDAN MUKAINEN VUOSI/VÄLIKATSASTUS

TÄTEN TODISTETAAN, että alus on todettu yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 8 kappaleen 3 kohdan mukaisessa vuosi- tai välikatsastuksessa kyseisen liitteen asianmukaisten määräysten mukaiseksi.

Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....

Päiväys (pp/kk/vvvv).....

(viranomaisen sinetti tai leima)

HYVÄKSYNTÄ ALLE VIISI VUOTTA VOIMASSA OLEVAN TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMISESTA SOVELLETTAESSA 9 SÄÄNNÖN 3 KAPPALETTA

Alus on liitteen asiaankuuluvien määräysten mukainen, ja tämä todistuskirja hyväksytään yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 3 kappaleen mukaisesti (pp/kk/vvvv) saakka.

Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....

Päiväys (pp/kk/vvvv).....

(viranomaisen sinetti tai leima)

UUSINTAKATSASTUKSEN JÄLKEEN ANNETTAVA HYVÄKSYNTÄ
SOVELLETTAESSA 9 SÄÄNNÖN 4 KAPPALETTA

Alus on liitteen asiaankuuluvien määräysten mukainen, ja tämä todistuskirja hyväksytään yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 4 kappaleen mukaisesti (pp/kk/vvvv) saakka.

Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....

Päiväys (pp/kk/vvvv).....

(viranomaisen sinetti tai leima)

HYVÄKSYNTÄ TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMISEKSI
KATSASTUSSATAMAAN SAAPUMISEEN ASTI TAI MÄÄRÄAIKAISESTI
SOVELLETTAESSA 9 SÄÄNNÖN 5 TAI 6 KAPPALETTA

Tämä todistuskirja hyväksytään yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 5 tai 6 kappaleen mukaisesti (pp/kk/vvvv) saakka.

Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....

Päiväys (pp/kk/vvvv).....

(viranomaisen sinetti tai leima)

HYVÄKSYNTÄ VUOSIPÄIVÄN SIIRTÄMISEKSI SOVELLETTAESSA 9 SÄÄNNÖN 8
KAPPALETTA

Uusi vuosipäivä on yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 8 kappaleen
mukaisesti.....(pp/kk/vvvv).

Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....
Päiväys (pp/kk/vvvv).....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Uusi vuosipäivä on yleissopimuksen VI liitteen 9 säännön 8 kappaleen
mukaisesti.....(pp/kk/vvvv).

Allekirjoitus.....
*(asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen
allekirjoitus)*

Paikka.....

Päiväys (pp/kk/vvvv).....

(viranomaisen sinetti tai leima)

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 ANO 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)

(sea/ 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)

(sea/ 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)

KANSAINVÄLISEN ILMANSUOJELUTODISTUSKIRJAN (IAPP-TODISTUSKIRJAN)
TÄYDENNYSSOSA

SELOSTUS RAKENTEESTA JA VARUSTEISTA

| Huomautukset | |
|--------------|--|
| 1 | Tämä selostus liitetään pysyvästi IAPP-todistuskirjaan. IAPP-todistuskirjaa pidetään aluksella aina saatavilla. |
| 2 | Selostus laaditaan ainakin englanniksi, espanjaksi tai ranskaksi. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa. |
| 3 | Ruutuihin merkitään joko rasti (x), jos vastaus on ”kyllä” ja ”sovelletaan”, tai ajatusviiva (-), jos vastaus on ”ei” ja ”ei sovelleta”. |
| 4 | Jollei toisin mainita, selostuksessa olevat sääntöviittaukset koskevat yleissopimuksen VI liitteessä olevia sääntöjä ja päätöslauselma- ja yleiskirjeviittaukset koskevat Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmia ja yleiskirjeitä. |

- 1 Aluksen tiedot
- 1.1 Aluksen nimi.....
- 1.2 IMO-numero.....
- 1.3 Päivämäärä, jona köli laskettiin tai alus oli vastaavassa rakennusvaiheessa (pp/kk/vvvv).....
- 1.4 Pituus (L) metreinä
- 2 Aluksen päästöjen valvonta
- 2.1 *Otsonikerrosta heikentävät aineet* (12 sääntö)
- 2.1.1 Seuraavia palonsammutusjärjestelmiä ja muita järjestelmiä ja varusteita, jotka sisältävät muita otsonikerrosta heikentäviä aineita kuin halogenoituja kloorifluorihilivetyjä (HCFC- yhdisteitä) ja jotka on asennettu ennen 19 päivää toukokuuta 2005, saa edelleen käyttää:

| Järjestelmä tai varuste | Sijainti aluksella | Aine |
|-------------------------|--------------------|------|
| | | |
| | | |
| | | |

- 2.1.2 Seuraavia HCFC-yhdisteitä sisältäviä järjestelmiä, jotka on asennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2020, saa edelleen käyttää:

| Järjestelmä tai varuste | Sijainti aluksella | Aine |
|-------------------------|--------------------|------|
| | | |
| | | |

| | | |
|--|--|--|
| | | |
|--|--|--|

2.2 *Typen oksidit (NO_x) (13 sääntö)*

2.2.1 Seuraavat tälle alukselle asennetut meridieselmoottorit noudattavat 13 säännön vaatimuksia:

| MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen sovellettava sääntö (NTC = typen oksidien tekninen säännöstö vuodelta 2008) (HM = hyväksytyt menetelmät) | | Moottori #1 | Moottori #2 | Moottori #3 | Moottori #4 | Moottori #5 |
|---|---|----------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 | Valmistaja ja malli | | | | | |
| 2 | Sarjanumero | | | | | |
| 3 | Käyttö (sovellettavat käyttösyklit – NTC 3.2) | | | | | |
| 4 | Nimellisteho (kW) (NTC 1.3.11) | | | | | |
| 5 | Nimelliskierrosluku (rpm) (NTC 1.3.12) | | | | | |
| 6 | Vastaava moottori asennettu \geq 1/1/2000 vapautettu 13.1.1.2 säännön nojalla | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | Vastaavan moottorin asennuspäivä (pp/kk/vvvv) 13.1.1.2 säännön mukaisesti | | | | | |
| 8a | Merkittävä muutos (pp/kk/vvvv) | 13.2.1.1 & 13.2.2 | | | | |
| 8b | | 13.2.1.2 & 13.2.3 | | | | |
| 8c | | 13.2.1.3 & 13.2.3 | | | | |
| 9a | I taso | 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 | II taso | 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 (III taso ei mahdollinen) | <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 (Vapautukset) | <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 | Typen oksidien III tason päästöjen valvonta-alueet | 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 | Hyväksytty menetelmä | asennettu | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13 | | ei saatavilla markkinoilla tässä katsastuksessa | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14 | | ei sovelleta | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

2.3 *Rikin oksidit (SO_x) ja hiukkaset (14 sääntö)*

2.3.1 Aluksen toimiessa 14 säännön 3 kappaleessa määritetyn päästöjen valvonta-alueen ulkopuolella aluksella käytetään:

.1 polttoöljyä, jonka luovutustodistukseen kirjattu rikki-pitoisuus ei ylitä sovellettavaa raja-arvoa 0,50 % m/m, ja/tai.....

.2 vastaavaa 4 säännön 1 kappaleen mukaisesti hyväksyttyä järjestelyä, joka mainitaan jäljempänä 2 kappaleen 6 kohdan luettelossa ja joka on ainakin yhtä tehokas rikin oksidien päästöjen vähentämisen kannalta kuin polttoöljy, jonka rikki-pitoisuuden raja-arvo on 0,50 % m/m.....

2.3.2 Aluksen toimiessa 14 säännön 3 kappaleessa määritetyllä päästöjen valvonta-alueella aluksella käytetään

.1 polttoöljyä, jonka luovutustodistukseen kirjattu rikki-pitoisuus ei ylitä raja-arvoa 0,10 % m/m ja/tai.....

.2 vastaavaa 4 säännön 1 kappaleen mukaisesti hyväksyttyä järjestelyä, joka mainitaan jäljempänä 2 kappaleen 6 kohdan luettelossa ja joka on ainakin yhtä tehokas rikin oksidien päästöjen vähentämisen kannalta kuin polttoöljy, jonka rikki-pitoisuuden raja-arvo on 0,10 % m/m.....

2.3.3 Aluksella, jossa ei ole vastaavaa 4 säännön 1 kappaleen mukaisesti hyväksyttyä ja 2 kappaleen 6 kohdassa lueteltua vastaavaa järjestelyä, aluksella käytettäväksi kuljetetun luovutustodistukseen kirjatun polttoöljyn rikki-pitoisuus ei saa olla yli 0,50 % m/m.....

2.3.4 Alus on varustettu nimetyillä näytteenotto-paikoilla 14 säännön 10 tai 11 kappaleen mukaisesti.....

2.3.5 14 säännön 10 tai 11 kappaleen mukaista vaatimusta asentaa tai nimetä näytteenotto-paikka/paikat ei sovelleta 14 vaatimuksen 12 kappaleen mukaisesti

- polttoöljyn huoltojärjestelmän osalta alhaisessa lämpötilassa leimahtavaan polttoaineeseen, joka on tarkoitettu poltettavaksi aluksella aluksen kuljettamiseksi tai käyttämiseksi..... □
- 2.4 *Haihtuvat orgaaniset yhdisteet (VOC) (15 sääntö)*
- 2.4.1 Säiliöalukseen on asennettu asiakirjan MSC/Circ.585 mukaisesti hyväksytty haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmä.....□
- 2.4.2.1 Raakaöljyä kuljettavassa säiliöaluksessa on hyväksytty VOC-hallintasuunnitelma.....□
- 2.4.2.2 VOC-hallintasuunnitelman hyväksymisviite.....
- 2.5 *Jätteenpolttu aluksella (16 sääntö)*
- Aluksella oleva jätteenpoltouuni
- .1 on asennettu 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen, ja se on
- .1 päätöslauselman MEPC.76(40), sellaisena kuin se on muutettuna, mukainen.....□
- .2 päätöslauselman MEPC.244(66) mukainen.....□
- ...□
- .2 on asennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2000, ja se on
- .1 päätöslauselman MEPC.59(33), sellaisena kuin se on muutettuna, mukainen.....□
- .2 päätöslauselman MEPC.76(40), sellaisena kuin se on muutettuna, mukainen.....□
- 2.2 *Vastaavuudet (4 sääntö)*
- Alukselle on annettu lupa käyttää seuraavia alukseen asennettavia varusteita, materiaaleja, välineitä tai kojeita tai muita vaihtoehtoisia menettelyjä, vaihtoehtoisia polttoöljyjä tai vaihtoehtoisia menetelmiä tämän liitteen vaatimusten täyttämiseksi:

| Järjestelmä tai varuste | Käytetty vastaava järjestelmä tai varuste | Hyväksymisviite |
|-------------------------|---|-----------------|
| | | |
| | | |
| | | |

TÄTEN TODISTETAAN, että tämä selostus on kaikilta osin oikea.

Annettu

.....
(selostuksen antamispaikka)

Päiväys (pp/kk/vvvv).....
(antamispäivämäärä)

.....
(selostuksen antavan asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

(viranomaisen sinetti tai leima)

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"/> |

| Applicable regulation of MARPOL Annex VI (NTC = NOx Technical Code 2008) (AM = approved method) | | | Engine #1 | Engine #2 | Engine #3 | Engine #4 | Engine #5 |
|---|----|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 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 | 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 SOx 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 SOx 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 *Equivalents* (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)

II lisäys

Testisyklit ja painotuskertoimet (13 sääntö)

Meridieselmoottoreihin tämän liitteen 13 säännön mukaisesti sovellettavien typen oksidien päästörajojen noudattaminen tarkastetaan soveltamalla seuraavia testisyklejä ja painotuskertoimia ja käyttämällä vuonna 2008 tarkistetun typen oksidien teknisen säännösten mukaista testimenettelyä ja laskentamenetelmää.

- .1 Testisykliä E2 sovelletaan aluksen pääkäyttövoimana käytettäviin vakionopeuksiin meridieselmoottoreihin, dieselsähköisten koneistojen dieselmoottorit mukaan luettuina.
- .2 Testisykliä E2 sovelletaan säätösiipipotkureilla varustettuihin potkurikoneistoihin.
- .3 Testisykliä E3 sovelletaan pää- ja apumoottoreihin, joiden kuormitus on riippuvainen potkurin kierrosluvusta.
- .4 Testisykliä D2 sovelletaan vakionopeuksiin apumoottoreihin.
- .5 Testisykliä C1 sovelletaan muuttuvanopeuksiin, vaihtuvakuormaisiin apumoottoreihin, jotka eivät sisälly edellä oleviin kohtiin.

Testisykli vakionopeuksisia pääkäyttömoottoreita varten
(myös dieselsähkökäyttö ja kaikki säätösiipipotkuriasennukset)

| | | | | | |
|------------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|
| Testisyklityyppi E2 | Nopeus | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | Teho | 100 % | 75 % | 50 % | 25 % |
| | Painotuskerroin | 0,2 | 0,5 | 0,15 | 0,15 |

Testisykli sellaisia pää- ja apumoottoreita varten, joiden kuormitus on riippuvainen potkurin kierrosluvusta

| | | | | | |
|------------------------|-----------------|-------|------|------|------|
| Testisyklityyppi E3 | Nopeus | 100 % | 91 % | 80 % | 63 % |
| | Teho | 100 % | 75 % | 50 % | 25 % |
| | Painotuskerroin | 0,2 | 0,5 | 0,15 | 0,15 |

Testisykli vakionopeuksisia apumoottoreita varten

| | | | | | | |
|------------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Testisyklityyppi D2 | Nopeus | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | Teho | 100 % | 75 % | 50 % | 25 % | 10 % |
| | Painotuskerroin | 0,05 | 0,25 | 0,3 | 0,3 | 0,1 |

Testisykli muuttuvien nopeuksien ja muuttuvien kuormitusten apumoottoreita varten

| | | | | |
|------------------|--------|------------|------------|-------------|
| Testisyklityyppi | Nopeus | Nimellinen | Keskivaihe | Joutokäynti |
|------------------|--------|------------|------------|-------------|

| | | | | | | | | | |
|----|-----------------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|
| C1 | Vääntö | 100 % | 75 % | 50 % | 10 % | 100 % | 75 % | 50 % | 0 % |
| | Painotuskerroin | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,15 |

Jos moottorille on annettava todistuskirja 13 säännön 5 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdan mukaisesti, määritetty päästö kussakin eri käyttötilassa ei saa ylittää sovellettavaa typen oksidien päästöraja-arvoa yli 50 prosentilla, paitsi seuraavasti:

- .1 10 %:n tila D2-testisyklissä.
- .2 10 %:n tila C1-testisyklissä.
- .3 joutokäynti C1-testisyklissä.

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.

III lisäys

Päästöjen valvonta-alueiden nimeämisperusteet ja -menettelyt (13 säännön 6 kappale ja 14 säännön 3 kappale)

- 1 **Tavoitteet**
 - 1.1 Tässä lisäyksessä esitetään perusteet ja menettelyt, joiden avulla sopimuspuolet voivat tehdä ehdotuksia nimettävistä päästöjen valvonta-alueista ja esittää tekijät, jotka on otettava huomioon, kun järjestö arvioi tällaisia ehdotuksia.
 - 1.2 Avomerialusten typen oksidien, rikin oksidien ja hiukkasten päästöt lisäävät ilmansaasteiden pitoisuuksia kaupungeissa ja rannikkoalueilla ympäri maailmaa. Ilmansaasteisiin liittyviä haitallisia vaikutuksia kansanterveyteen ja ympäristöön ovat muun muassa ennen aikainen kuolleisuus, sydän- ja keuhkosairaudet, keuhkosityöpä, krooniset hengityselinsairaudet, happamoituminen ja rehevöityminen.
 - 1.3 Järjestö harkitsee päästöjen valvonta-alueen hyväksymistä, jos ehdotuksen tueksi voidaan osoittaa tarve ehkäistä, vähentää ja valvoa alusten typen oksidien tai rikin oksidien ja hiukkasten päästöjä tai kaikkia näitä kolmea päästötyyppiä (jäljempänä ”päästöt”).
- 2 **Päästöjen valvonta-alueen nimeämismenettely**
 - 2.1 Vain sopimuspuolet voivat tehdä järjestölle typen oksidien tai rikin oksidien ja hiukkasten tai kaikkien näiden kolmen päästötyypin valvonta-alueen nimeämistä koskevan ehdotuksen. Jos kahdella tai useammalla osapuolella on yhteisiä etuja tietyllä alueella, niiden pitäisi tehdä yhteinen ehdotus.
 - 2.2 Tietyn alueen nimeämistä päästöjen valvonta-alueeksi koskeva ehdotus olisi jätettävä järjestölle järjestön vahvistamien sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti.
- 3 **Päästöjen valvonta-alueen nimeämisperusteet**
 - 3.1 Ehdotukseen sisällytetään
 - .1 ehdotetun soveltamisalueen selkeä rajaus ja viitekartta, johon alue on merkitty;
 - .2 valvottavaksi ehdotettava päästötyyppi / ehdotettavat päästötyypit (eli typen oksidit tai rikin oksidit ja hiukkaset tai nämä kaikki kolme päästötyyppiä);
 - .3 kuvaus alusten päästöjen takia vaarassa olevasta väestöstä ja ympäristöstä;
 - .4 arvio siitä, että ehdotetulla alueella toimivien alusten päästöt lisäävät ilmansaasteiden pitoisuuksia tai aiheuttavat haitallisia ympäristövaikutuksia. Arvioon sisällytetään kuvaus asiaankuuluvien päästöjen vaikutuksista ihmisten terveyteen ja ympäristöön, kuten haitalliset vaikutukset maa- ja vesialueiden ekosysteemeihin, luonnontuotantoalueisiin, kriittisiin elinympäristöihin, veden laatuun, ihmisten terveyteen ja tarvittaessa kulttuuriin ja tieteen kannalta merkittäviin alueisiin. Asiaankuuluvat tietolähteet ja käytetyt menetelmät ilmoitetaan;
 - .5 ehdotetun soveltamisalueen ja vaarassa olevien väestöjen ja merialueiden sääolosuhteita koskevat asiaankuuluvat tiedot, erityisesti vallitsevat tuulensuunnat, tai topografiset, geologiset, oseaanografiset, morfologiset ja muut olosuhteet, jotka voivat lisätä ilmansaasteiden pitoisuutta tai haitallisia ympäristövaikutuksia;

- .6 laivaliikenteen luonne ehdotetulla päästöjen valvonta-alueella, mukaan lukien liikenteen kulkusuunnat ja tiheys;
- .7 kuvaus valvontatoimista, jotka ehdottava sopimuspuoli on ottanut tai ehdottavat sopimuspuolet ovat ottaneet käyttöön niitä maista peräisin olevia typen oksidien, rikin oksidien ja hiukkasten päästöjä vastaan, jotka vaikuttavat vaarassa oleviin väestöihin ja ympäristöihin, samanaikaisesti, kun harkitaan toimia, jotka olisi hyväksyttävä tämän yleissopimuksen VI liitteen 13 ja 14 säännön määräysten osalta; ja
- .8 alusten päästöjen vähentämisen suhteelliset kustannukset verrattuna maissa tehtävään valvontaan sekä kustannusten taloudelliset vaikutukset kansainväliseen kauppamerenkulkuun.
- 3.2 Päästöjen valvonta-alueen maantieteelliset rajat perustuvat edellä esitettyihin asiaankuuluviin perusteisiin, myös ehdotetulla alueella purjehtivien alusten päästöihin ja laskeumiin, liikennevirtoihin ja tiheyteen sekä tuulioloihin.
- 4 **Järjestön menettelyt päästöjen valvonta-alueiden arvioimiseksi ja hyväksymiseksi**
- 4.1 Järjestö käsittelee kaikki sopimuspuolen tai sopimuspuolten sille tekemät ehdotukset.
- 4.2 Ehdotusta arvioidessaan järjestö ottaa huomioon perusteet, jotka on sisällytettävä kuhunkin ehdotukseen 3 osan mukaisesti.
- 4.3 Päästöjen valvonta-alue nimetään muuttamalla tätä liitettä, ja muutos käsitellään, hyväksytään ja saatetaan voimaan tämän yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti.
- 5 **Päästöjen valvonta-alueiden toiminta**
- 5.1 Sopimuspuolia, joilla on alueella liikennöiviä aluksia, kehoitetaan tuomaan järjestön tietoon alueen toimintaa koskevat mahdolliset huolenaiheensa.

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.

IV lisäys

Alusten jätteenpolttouunien tyyppihyväksyntä ja toimintarajat (16 sääntö)

1 Jokaisella yleissopimuksen VI liitteen 16 säännön 6 kappaleen 1 kohdassa kuvatulla alusten jätteenpolttouunilla on oltava IMOn tyyppihyväksynnän todistuskirja. Jätteenpolttouuni suunnitellaan ja rakennetaan 16 säännön 6 kappaleen 1 kohdassa kuvatun hyväksytyyn standardin mukaisesti, jotta se voi saada todistuskirjan. Jokaiselle mallille tehdään määrätty tyyppihyväksyntätesti tehtaalla tai hyväksytyssä testilaitoksessa hallinnon vastuulla siten, että tyyppihyväksyntätestissä käytetään seuraavia polttoaineen/jätteen standardieritelmiä sen määrittämiseksi, toimiiko jätteenpolttouuni tämän lisäyksen 2 kappaleen mukaisissa rajoissa:

Jäteöljy, jolla on seuraava koostumus: 75 % raskaasta polttoöljystä saatua jäteöljyä;
5 % jätevoiteluöljyä; ja
20 % emulgoitua vettä.

Kiinteä jäte, jolla on seuraava koostumus: 50 % ruokajätettä;
50 % roskaa, joka sisältää
noin 30 % paperia,
noin 40 % pahvia,
noin 10 % lumppua,
noin 20 % muovia.

Seoksessa on enintään 50 % kosteutta ja 7 % palamattomia kiintoaineita.

2 Yleissopimuksen VI liitteen 16 säännön 6 kappaleen 1 kohdassa kuvatut jätteenpolttouunit toimivat seuraavissa rajoissa:

O₂ polttokammiossa: 6–12 %

Savukaasujen CO-pitoisuus keskimäärin enintään: 200 mg/MJ

Nokiluku keskimäärin enintään: Bacharach 3 tai Ringelman 1
(läpinäkymättömyys 20 %) (tätä korkeampi nokiluku hyväksytään vain hyvin lyhyiden jaksojen ajan, kuten käynnistettäessä)

Palamattomat komponentit tuhkaajamissä: Enintään 10 % painosta

Polttokammion savukaasun poistolämpötila-alue: 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

V lisäys

Polttoaineen luovutustodistukseen sisällytettävät tiedot (18 säännön 5 kappale)

- 1 Vastaanottavan aluksen nimi ja IMO-numero
- 2 Satama
- 3 Toimituksen alkamispäivä
- 4 Laivapolttoöljyn toimittajan nimi, osoite ja puhelinnumero
- 5 Tuotenimi/nimet
- 6 Määrä tonneina
- 7 Tiheys 15 °C:n lämpötilassa (kg/m³)
- 8 Rikkipitoisuus (% m/m)
- 9 Polttoöljyn toimittajan edustajan allekirjoittama ja varmentama ilmoitus, jonka mukaan toimitettu polttoöljy on tämän liitteen 18 säännön 3 kappaleen vaatimusten mukaista ja toimitetun polttoöljyn rikkipitoisuus ei ylitä:

- tämän liitteen 14 säännön 1 kappaleessa esitettyä raja-arvoa;
- tämän liitteen 14 säännön 4 kappaleessa esitettyä raja-arvoa; tai
- ostajan määrittelemää raja-arvoa (% m/m), jonka polttoöljyn toimittajan edustaja on täyttänyt ostajan antaman ilmoituksen perusteella, jonka mukaan polttoöljy

.1 on tarkoitettu käytettäväksi vastaavan noudattamismenetelmän kanssa tämän liitteen 4 säännön mukaisesti; tai

.2 siihen sovelletaan asianmukaista vapautusta, joka sallii aluksen suorittaa kokeiluja rikin oksidien aiheuttamien päästöjen vähentämiseksi ja päästöjen valvontateknologian tutkimusta tämän liitteen 3 säännön 2 kappaleen mukaisesti.

Polttoöljyn toimittajan edustajan on täytettävä ilmoitus merkitsemällä rasti (x) asianmukaiseen ruutuun/ ruutuihin.

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).

VI lisäys

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisten polttoöljynäytteiden tarkastusmenettelyt (18 säännön 8 kappaleen 2 kohta tai 14 säännön 8 kappale)

Seuraavaa tarkastusmenettelyä käytetään määritettäessä, noudattaako aluksille toimitettava tai aluksilla käytettävä tai käytettäväksi kuljetettava polttoöljy VI liitteen 14 säännön mukaisia rikkipitoisuusrajoja.

Tässä lisäyksessä viitataan seuraaviin edustaviin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisiin polttoöljynäytteisiin:

Osa 1 – näyte toimitetusta polttoöljystä 18 säännön 8 kappaleen 1 kohdan mukaisesti, jäljempänä ”MARPOL-näyte”, kuten määritellään 2 säännön 1 kappaleen 22 kohdassa.

Osa 2 – näyte käytössä olevasta polttoöljystä, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai kuljetettavaksi käyttöä varten aluksella 14 säännön 8 kappaleen mukaisesti, jäljempänä ”käytönaikainen näyte”, kuten määritellään 2 säännön 1 kappaleen 16 kohdassa, ja ”aluksella oleva näyte”, kuten määritellään 2 säännön 1 kappaleen 24 kohdassa.

Osa 1 – MARPOL-näyte

- 1 *Yleiset vaatimukset*
- 1.1 18 säännön 8 kappaleen 1 kohdan mukaista edustavaa polttoöljynäytettä (jäljempänä ’MARPOL-näyte’) käytetään alukselle toimitetun polttoöljyn rikkipitoisuuden tarkastamiseen.
- 1.2 Sopimuspuoli hallinnoi tarkastusmenettelyä toimivaltaisen viranomaisensa välityksellä.
- 1.3 Tämän liitteen mukaisesta rikkipitoisuuden testausmenettelystä vastaavalla laboratoriolle on oltava voimassa oleva akkreditointi käytettävän testimenetelmän suorittamiseen.
- 2 *Tarkistusmenettelyn osa 1*
- 2.1 Toimivaltainen viranomainen toimittaa MARPOL-näytteen laboratorioon.
- 2.2 Laboratorio
 - .1 merkitsee testipäiväkirjaan sinetin numeron ja näytteen merkinnät;
 - .2 merkitsee testipäiväkirjaan näytteen sinetin kunnon sellaisena kuin se on vastaanotettu; ja
 - .3 hylkää näytteet, joiden sinetti on rikkoutunut ennen vastaanottamista ja merkitsee hylkäämisen testipäiväkirjaan.
- 2.3 Jos vastaanotetun näytteen sinetti ei ole rikkoutunut, laboratorio suorittaa tarkastusmenettelyn ja
 - .1 avaa näytteen sinetin;
 - .2 varmistaa, että näyte on täysin homogeeninen;
 - .3 ottaa näytteestä kaksi alanäytettä; ja
 - .4 sinetöi näytteen uudelleen ja merkitsee uuden sinetin tiedot testipäiväkirjaan.

- 2.4 Molemmat alanäytteet testataan peräkkäin tämän liitteen 2 säännön 1 kappaleen 30 kohdassa määritetyn testimenetelmän mukaisesti. Tässä osan 1 tarkastusmenettelyssä testianalyysin tuloksiin viitataan ilmauksilla 1A ja 1B:
- .1 tulokset 1A ja 1B merkitään testipäiväkirjaan kyseisen testimenetelmän vaatimusten mukaisesti; ja
 - .2 jos tulokset 1A ja 1B ovat testimenetelmän toistettavuusrajan (r) sisällä, tulokset katsotaan päteviksi; tai
 - .3 jos tulokset 1A ja 1B eivät ole testimenetelmän toistettavuusrajan (r) sisällä, molemmat tulokset hylätään ja laboratorio ottaa ja analysoi kaksi uutta alanäytettä. Näytepullo sinetöidään uudelleen 2 kappaleen 3 kohdan 4 alakohdan mukaisesti sen jälkeen, kun uudet alanäytteet on otettu.
 - .4 jos toistettavuuden saavuttaminen 1A:n ja 1B:n välillä epäonnistuu kahdesti, laboratorion on selvitettävä epäonnistumisen syy ja korjattava se ennen näytteen testaamista uudelleen. Kun toistettavuuteen liittyvä ongelma on ratkaistu, otetaan kaksi uutta alanäytettä 2 kappaleen 3 kohdan mukaisesti. Näyte sinetöidään uudelleen 2 kappaleen 3 kohdan 4 alakohdan mukaisesti sen jälkeen, kun uudet alanäytteet on otettu.
- 2.5 Jos tulokset 1A ja 1B ovat päteviä, lasketaan näiden kahden tuloksen keskiarvo. Keskiarvoon viitataan kirjaimella X, ja se kirjataan testipäiväkirjaan:
- .1 jos tulos X on enintään 14 säännön mukaisesti sovellettava raja-arvo, polttoöljyä pidetään vaatimusten mukaisena; tai
 - .2 jos tulos X on suurempi kuin 14 säännön mukaisesti sovellettava raja-arvo, polttoöljyn ei katsota täyttävän vaatimusta.

Taulukko 1: Osan 1 yhteenveto – MARPOL-näytteeseen liittyvä menettely

| Tämän liitteen 2 säännön 1 kappaleen 30 kohdassa tarkoitetun testimenettelyn perusteella | | |
|--|-------------------------|-------------------------|
| Sovellettava raja-arvo % m/m: V | Tulos 2.5.1: $X \leq V$ | Tulos 2.5.2: $X > V$ |
| 0,10 | Täytti vaatimuksen | Ei täyttänyt vaatimusta |
| 0,50 | | |
| Tulos ilmoitettu 2 desimaalin tarkkuudella | | |

- 2.6 Toimivaltainen viranomainen arvioi tästä tarkastusmenettelystä saadut lopulliset tulokset.
- 2.7 Laboratorio antaa testipäiväkirjan jäljennöksen tarkastusmenettelyä hallinnoivalle toimivaltaiselle viranomaiselle.

Osa 2 – Käytönaikaiset ja aluksella olevat näytteet

- 3 *Yleiset vaatimukset*

- 3.1 Tarvittaessa käytetään käytönaikaista näytettä tai aluksella olevaa näytettä kyseisen polttoöljynäytteen edustaman polttoöljyn rikkipitoisuuden tarkastamiseksi näytteenotto paikassa.
- 3.2 Sopimuspuoli hallinnoi tarkastusmenettelyä toimivaltaisen viranomaisensa välityksellä.
- 3.3 Tämän liitteen mukaisesta rikkipitoisuuden testausmenettelystä vastaavalla laboratoriolla on oltava voimassa oleva akkreditointi käytettävän testimenetelmän suorittamiseen.
- 4 *Tarkastusmenettelyn osa 2*
- 4.1 Toimivaltainen viranomainen toimittaa käytönaikaisen tai aluksella olevan näytteen laboratorioon.
- 4.2 Laboratorio
- .1 merkitsee testipäiväkirjaan sinetin numeron ja näytteen merkinnät;
 - .2 merkitsee testipäiväkirjaan näytteen sinetin kunnon sellaisena kuin se on vastaanotettu; ja
 - .3 hylkää näytteet, joiden sinetti on rikkoutunut ennen vastaanottamista ja merkitsee hylkäämisen testipäiväkirjaan.
- 4.3 Jos vastaanotetun näytteen sinetti ei ole rikkoutunut, laboratorio suorittaa tarkastusmenettelyn ja
- .1 avaa näytteen sinetin;
 - .2 varmistaa, että näyte on täysin homogeeninen;
 - .3 ottaa näytteestä kaksi alanäytettä; ja
 - .4 sinetöi näytteen uudelleen ja merkitsee uuden sinetin tiedot testipäiväkirjaan.
- 4.4 Molemmat alanäytteet testataan peräkkäin tämän liitteen 2 säännön 1 kappaleen 30 kohdassa tarkoitetun testimenetelmän mukaisesti. Tässä osan 2 tarkastusmenettelyssä testianalyysin tuloksiin viitataan ilmauksilla 2A ja 2B:
- .1 tulokset 2A ja 2B merkitään testipäiväkirjaan kyseisen testimenetelmän vaatimusten mukaisesti; ja
 - .2 jos tulokset 2A ja 2B ovat testimenetelmän toistettavuusrajan (r) sisällä, tulokset katsotaan päteviksi; tai
 - .3 jos tulokset 2A ja 2B eivät ole testimenetelmän toistettavuusrajan (r) sisällä, molemmat tulokset hylätään ja laboratorio ottaa ja analysoi kaksi uutta alanäytettä. Näytepullo sinetöidään uudelleen 4 kappaleen 3 kohdan 4 alakohdan mukaisesti sen jälkeen, kun uudet alanäytteet on otettu; ja
 - .4 jos toistettavuuden saavuttaminen 2A:n ja 2B:n välillä epäonnistuu kahdesti, laboratorion on selvitettävä epäonnistumisen syy ja korjattava se ennen näytteen testaamista uudelleen. Kun toistettavuuteen liittyvä ongelma on ratkaistu, otetaan kaksi uutta alanäytettä 4 kappaleen 3 kohdan mukaisesti. Näyte sinetöidään uudelleen 4 kappaleen 3 kohdan 4 alakohdan mukaisesti sen jälkeen, kun uudet alanäytteet on otettu.
- 4.5 Jos tulokset 2A ja 2B ovat päteviä, lasketaan näiden kahden tuloksen keskiarvo. Keskiarvoon viitataan kirjaimella Z, ja se kirjataan testipäiväkirjaan:

- .1 jos Z on enintään 14 säännön mukaisesti sovellettava raja-arvo, testatun näytteen edustaman polttoöljyn rikkipitoisuutta pidetään vaatimusten mukaisena;
- .2 jos tulos Z on suurempi kuin 14 säännön mukaisesti sovellettava raja-arvo mutta enintään yhtä suuri kuin sovellettava raja-arvo $+0,59 R$ (jossa R on testimenetelmän toistettavuus), testatun näytteen edustaman polttoöljyn rikkipitoisuutta pidetään vaatimuksen mukaisena; tai
- 3 jos Z on suurempi kuin 14 säännön mukaisesti sovellettava raja-arvo $+ 0,59 R$, näytteen edustaman polttoöljyn rikkipitoisuuden ei katsota täyttävän vaatimusta.

Taulukko 2: Yhteenveto käytönaikaiseen ja aluksella olevaan näytteeseen sovellettavasta menettelystä

| Tämän liitteen 2 säännön 1 kappaleen 30 kohdassa tarkoitetun testimenettelyn perusteella | | | | |
|--|--------------------------------|----------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| Sovellettava raja-arvo %m/m: V | Testin marginaaliarvo: W | Tulos 4.5.1: $Z \leq V$ | Tulos 4.5.2: $V < Z \leq W$ | Tulos 4.5.3: $Z > W$ |
| 0,10 | 0,11 | Täytti vaatimuksen | Täytti vaatimuksen | Ei täyttänyt vaatimusta |
| 0,50 | 0,53 | | | |
| Tulos Z ilmoitettu 2 desimaalin tarkkuudella | | | | |

- 4.6 Toimivaltainen viranomainen arvioi tästä tarkistusmenettelystä saadut lopulliset tulokset.
- 4.7 Laboratorio antaa testipäiväkirjan jäljennöksen tarkastusmenettelyä hallinnoivalle toimivaltaiselle viranomaiselle.

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.

VII lisäys

Päästöjen valvonta-alueet (13 säännön 6 kappale ja 14 säännön 3 kappale)

- 1 13 säännön 6 kappaleen ja 14 säännön 3 kappaleen mukaisesti nimettyjen päästöjen valvonta-alueiden rajat vahvistetaan tässä lisäyksessä Itämeren ja Pohjanmeren aluetta lukuun ottamatta.
- 2 Pohjois-Amerikan alue käsittää
 .1 Yhdysvaltain ja Kanadan Tyynenmeren rannikon edustalla sijaitsevan, seuraavat koordinaatit yhdistävien geodeettisten linjojen rajaaman merialueen:

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 Yhdysvaltain, Kanadan ja Ranskan (Saint-Pierre-et-Miquelon) Atlantin rannikon edustalla sekä Yhdysvaltain Meksikonlahden rannikon edustalla sijaitsevat, seuraavat koordinaatit yhdistävien geodeettisten linjojen rajaamat merialueet:

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |
| 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 |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |
| 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 |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |
| 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 |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |
| 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 |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |
| 172 | 23°49'.24 N | 82°59'.59 W |
| 173 | 23°49'.52 N | 83°14'.59 W |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |
| 206 | 25°57'.24 N | 97°08'.47 W |

.3 Havaijin saarten Havaiji, Maui, Oahu, Molokai, Niihau, Kauai, Lanai ja Kahoolawe rannikoiden edustalla sijaitsevan, seuraavat koordinaatit yhdistävien geodeettisten linjojen rajaaman merialueen:

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |
| 30 | 16°25'.49 N | 157°59'.25 W |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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

Yhdysvaltain Karibianmeren alue sisältää

.1 Puerto Ricon ja Yhdysvaltojen Neitsytsaarten Atlantin ja Karibian rannikoilla sijaitsevan, seuraavat koordinaatit yhdistävien geodeettisten linjojen rajaaman merialueen:

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |

| Piste | Leveysaste | Pituusaste |
|--------------|-------------------|-------------------|
| 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 |

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 |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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 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 |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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 |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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 |
| 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 |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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 |
| 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 |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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 |
| 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 |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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 |
| 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 |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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 |
| 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 |
| 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 |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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

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 |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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 |
| 50 | 17°37'.08 N | 63°55'.10 W |
| 51 | 17°30'.21 N | 63°55'.56 W |

| Point | Latitude | Longitude |
|--------------|-----------------|------------------|
| 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 |

VIII lisäys

Kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan (IEE-todistuskirjan) malli

KANSAINVÄLINEN ENERGIATEHOKKUUSTODISTUSKIRJA

Annettu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se oli muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (jäljempänä "yleissopimus"), muuttamisesta vuonna 1997 tehdyn pöytäkirjan, sellaisena kuin se on muutettuna, määräysten perusteella

.....
(maan täydellinen nimi)

hallituksen valtuuttamana.

Tämän todistuskirjan on antanut.....
(yleissopimuksen määräysten nojalla valtuutetun henkilön tai laitoksen täydellinen nimi)

Aluksen tiedot

Aluksennimi.....

Tunnusnumerot tai -kirjaimet.....

Rekisteröintisatama.....

Bruttovetoisuus.....

IMO-numero.....

TÄTEN TODISTETAAN, että

1 alus on katsastettu yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön 4 kohdan mukaisesti;
ja

2 katsastus osoittaa aluksen täyttävän 22, 23, 24, 25 ja 26 sääntöjen sovellettavat vaatimukset.

Tämän todistuskirjan perustana olevan katsastuksen valmistumispäivä:.....(pp/kk/vvvv)

Annettu

.....
(todistuskirjan antamispaikka)

(pp/kk/vvvv).....

(antamispäivämäärä)

*(todistuskirjan antavan
asianmukaisesti valtuutetun
viranomaisen allekirjoitus)*

(viranomaisen sinetti tai leima)

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)

Kansainvälisen energiatehokkuustodistuskirjan (IEE-todistuskirjan) täydennysosa

ENERGIATEHOKKUUTEEN LIITTYVÄ RAKENNUSTAPASELOSTUS

Huomautukset:

- | | |
|---|--|
| 1 | Tämä selostus liitetään pysyvästi IEE-todistuskirjaan. IEE-todistuskirjaa pidetään aluksella aina saatavilla. |
| 2 | Selostus laaditaan ainakin englanniksi, espanjaksi tai ranskaksi. Jos käytetään myös antavan sopimuspuolen virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa. |
| 3 | Ruutuihin merkitään joko rasti (x), jos vastaus on ”kyllä” ja ”sovelletaan”, tai ajatusviiva (-), jos vastaus on ”ei” ja ”ei sovelleta”. |
| 4 | Jollei toisin mainita, selostuksessa olevat sääntöviittaukset koskevat yleissopimuksen VI liitteessä olevia sääntöjä ja päätöslauselma- ja yleiskirjeviittaukset koskevat Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmia ja yleiskirjeitä. |

1 Aluksen tiedot

- | | |
|-----|--|
| 1.1 | Aluksen nimi..... |
| 1.2 | IMO-numero..... |
| 1.3 | Rakentamissopimuksen päivämäärä..... |
| 1.4 | Merkittävän muutoksen päivämäärä (tarvittaessa)..... |
| 1.5 | Bruttovetoisuus..... |
| 1.6 | Kuollutpaino..... |
| 1.7 | Aluksen tyyppi..... |

2 Kuljetuskoneisto

- | | | |
|-----|--|--------------------------|
| 2.1 | Diesikäyttöinen kuljetuskoneisto..... | <input type="checkbox"/> |
| 2.2 | Dieselsähkökäyttöinen kuljetuskoneisto..... | <input type="checkbox"/> |
| 2.3 | Turbiinikäyttöinen kuljetuskoneisto..... | <input type="checkbox"/> |
| 2.4 | Hybridikäyttöinen kuljetuskoneisto..... | <input type="checkbox"/> |
| 2.5 | Muu kuin edellä mainittu kuljetuskoneisto..... | <input type="checkbox"/> |

3 Saavutettu energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (EEDI)

- 3.1 Saavutettu EEDI 22.1 säännön mukaisesti on laskettu saavutetun EEDIn laskemismenettelyn osoittavan teknisen EEDI-asiakirjan tietojen perusteella
- Saavutettu EEDI on..... grammaa hiilidioksidia tonnimailia kohden
- 3.2 Saavutettua EEDIä ei ole laskettu, koska
- 3.2.1 alus on vapautettu 22 säännön 1 kappaleen nojalla, koska se ei ole 2 säännön 2 kappaleen 18 kohdan mukainen uusi alus.....
- 3.2.2 kuljetuskoneiston tyyppi on vapautettu 19 säännön 3 kappaleen mukaisesti.....
-
- 3.2.3 19 säännön 4 kappaleen mukaisesti aluksen hallinto ei sovelle 22 säännön vaatimusta.....
-
- 3.2.4 alustyyppi on vapautettu 22 säännön 1 kappaleen mukaisesti.....

4 Vaadittu EEDI

- 4.1 Vaadittu EEDI on..... grammaa hiilidioksidia tonnimailia kohden
- 4.2 Vaadittua EEDIä ei sovelleta, koska
- 4.2.1 alus on vapautettu 24 säännön 1 kappaleen nojalla, koska se ei ole 2 säännön 2 kappaleen 18 kohdan mukainen uusi alus.....
- 4.2.2 kuljetuskoneiston tyyppi on vapautettu 19 säännön 3 kappaleen mukaisesti
- 4.2.3 19 säännön 4 kappaleen mukaisesti aluksen hallinto ei sovelle 24 säännön vaatimusta.....
-
- 4.2.4 alustyyppi on vapautettu 24 säännön 1 kohdan mukaisesti
- 4.2.5 aluksen kapasiteetti jää alle 24 säännön 2 kappaleen taulukon 1 mukaisen minimikapasiteettirajan.....

5 Saavutettu olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksi (EEXI)

- 5.1 23 säännön 1 kappaleen mukainen saavutettu EEXI on laskettu ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet.....
- Saavutettu EEXI on.....grammaa hiilidioksidia tonnimailia kohden
- 5.2 Saavutettua EEXIä ei ole laskettu, koska
- 5.2.1 kuljetuskoneiston tyyppi on vapautettu 19 säännön 3 kappaleen mukaisesti.....
- 5.2.2 alustyyppi on vapautettu 23 säännön 1 kohdan mukaisesti.....

6 Vaadittu EEXI

- 6.1 Vaadittu EEXI on.....grammaa hiilidioksidia tonnimailia kohden 25 säännön mukaisesti
- 6.2 Vaadittua EEXIä ei sovelleta, koska
- 6.2.1 kuljetuskoneiston tyyppi on vapautettu 19 säännön 3 kappaleen mukaisesti.....
....□
- 6.2.2 alustyyppi on vapautettu 25 säännön 1 kappaleen mukaisesti.....
...□
- 6.2.3 aluksen kapasiteetti jää alle 25 säännön 1 kappaleen taulukon 3 mukaisen minimikapasiteettirajan.....□
- 7 Aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma**
- 7.1 Aluksella on 26 säännön mukainen aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma).....□
- 8 Tekninen EEDI-asiakirja**
- 8.1 IEE-todistuskirjaan on liitetty 22 säännön 1 kappaleen mukainen tekninen EEDI-asiakirja.....□
- 8.1.1 Teknisen EEDI-asiakirjan tunniste/tarkastusnumero.....
- 8.1.2 Teknisen EEDI-asiakirjan tarkastuksen päivämäärä.....
- 9 Tekninen EEXI-asiakirja**
- 9.1 IEE-todistuskirjaan on liitetty 23 säännön 1 kappaleen mukainen tekninen EEXI-asiakirja.....□
- 9.1.1 Teknisen EEXI-asiakirjan tunniste/tarkastusnumero.....
- 9.1.2 Teknisen EEXI-asiakirjan tarkastuksen päivämäärä.....
- 9.2 Teknisen EEXI-asiakirjan mukana ei ole IEE-todistuskirjaa, koska saavutettua EEDIä käytetään saavutetun EEXIn vaihtoehtona.....□

TÄTEN TODISTETAAN, että tämä selostus on kaikilta osin oikea.

Annettu

.....
(selostuksen antamisaika)

(pp/kk/vvvv).....
(antamispäivämäärä)

.....
(selostuksen antavan
asianmukaisesti valtuutetun
viranomaisen allekirjoitus)

(viranomaisen sinetti tai leima)

**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)

IX lisäys

IMOn alusten polttoöljyn kulutustietokantaan toimitettavat tiedot

Aluksen tunnistetiedot

IMO-numero.....

Kalenterivuoden ajanjakso, jolta tiedot toimitetaan

Alkamispäivä (pp/kk/vvvv).....

Päätymispäivä (pp/kk/vvvv).....

Aluksen tekniset ominaisuudet

Tämän liitteen 2 säännössä määritelty alustyyppi tai muu alustyyppi (ilmoitettava).....

Bruttovetoisuus (GT).....

Nettovetoisuus (NT).....

Kuollutpaino (DWT).....

Yli 130 kW:n pää- tai apumäntäpolttomootoreiden lähtöteho (nimellisteho) (ilmoitetaan kilowatteina).....

EEDI (jos sovelletaan).....

Jääluokka.....

Polttoöljyn kulutus polttoainetyypeittäin tonneissa ja polttoöljyn kulutustietojen keruuseen käytetyt menetelmät.....

Kuljettu matka.....

Matkatunnit.....

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

X lisäys

Vaatimustenmukaisuusvakuutuksen malli – polttoöljyn kulutusilmoitus ja operatiivinen hiili-intensiteettiluokitus

**VAATIMUSTENMUKAISUUSVAKUUTUS – POLTTOÖLJYN
KULUTUSILMOITUS JA OPERATIIVINEN HIILI-INTENSITEETTILUOKITUS**

Annettu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se oli muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (jäljempänä "yleissopimus"), muuttamisesta vuonna 1997 tehdyn pöytäkirjan, sellaisena kuin se on muutettuna, määräysten perusteella

.....
(maan täydellinen nimi)

hallituksen valtuuttamana.

Tämän vakuutuksen on antanut.....
(yleissopimuksen määräysten nojalla valtuutetun henkilön tai laitoksen täydellinen nimi)

Aluksen tiedot

Aluksen nimi.....
Tunnusnumero tai -kirjaimet.....
IMO-numero.....
Rekisteröintiasema.....
Bruttovetoisuus.....
Kuollutpaino.....
Alustyyppi.....

TÄTEN ILMOITETAAN, että

- 1 alus on toimittanut hallinnolle yleissopimuksen VI liitteen 27 säännössä vaaditut tiedot, jotka kattavat aluksen toiminnan ajanjaksolla (pp/kk/vvvv)–(pp/kk/vvvv);
- 2 tiedot on kerätty ja ilmoitettu (pp/kk/vvvv)–(pp/kk/vvvv) voimassa olleessa aluksen SEEMP-suunnitelmassa esitetyn menetelmän ja menettelyjen mukaisesti;
- 3 aluksen saavutettu vuotuinen operatiivinen CII ajanjaksolla (pp/kk/vvvv)–(pp/kk/vvvv) oli.....yleissopimuksen VI liitteen VI 28 säännön 1 ja 2 kappaleen mukaisesti 28 säännön soveltamisalaan kuuluvien alusten osalta;
- 4 alukselle annetaan tällä ajanjaksolla seuraava vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteetin luokitus:

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)

XI lisäys

Miehittämättömiä ei-itseliikkuvia proomuja koskevan vapautuskirjan malli

**MIEHITTÄMÄTTÖMILLE EI-ITSELIKKUVILLE PROOMUILLE
TARKOITETTU KANSAINVÄLISEN ILMANSUOJELUTODISTUSKIRJAN
VAPAUTUSKIRJA**

Annettu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se oli muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (jäljempänä "yleissopimus"), muuttamisesta vuonna 1997 tehdyn pöytäkirjan, sellaisena kuin se on muutettuna, määräysten perusteella

.....
(maan täydellinen nimi)

hallituksen valtuuttamana.

Tämän vapautuskirjan on antanut.....
*(yleissopimuksen määräysten nojalla valtuutetun
henkilön tai laitoksen täydellinen nimi)*

Aluksen tiedot

Aluksen nimi.....
Tunnusnumero tai -kirjaimet.....
IMO-numero.....
Rekisteröintisatama.....
Bruttovetoisuus.....

TÄTEN TODISTETAAN, että

- 1 miehittämätön ei-itseliikkuva proomu on katsastettu yleissopimuksen VI liitteen 3 säännön 4 kappaleen mukaisesti;
- 2 katsastus osoittaa, että miehittämätöntä ei-itseliikkuvaa proomua
.1 ei kuljeteta mekaanisin välinein;
.2 siihen ei ole asennettu järjestelmää, laitetta ja/tai koneistoa, joka voi synnyttää yleissopimuksen VI liitteessä valvottuja päästöjä; ja
.3 sen kyydissä ei ole henkilöitä eikä eläviä eläimiä; ja
- 3 miehittämätön ei-itseliikkuva proomu on yleissopimuksen VI liitteen 3 säännön 4 kappaleen nojalla vapautettu yleissopimuksen VI liitteen 5 säännön 1 kappaleen ja 6 säännön 1 kappaleen mukaisista todistus- ja katsastusvaatimuksista.

Tämä vapautuskirja on voimassa.....(pp/kk/vvvvv) saakka

edellyttäen, että vapautuksen edellytykset pysyvät ennallaan.

Tämän vapautuskirjan perusteena olevan katsastuksen valmistumispäivä (pp/kk/vvvv)

Annettu.....

(vapautuskirjan antamisaika)

(pp/kk/vvvv).....

(antamispäivämäärä)

.....

*(vapautuskirjan antavan
asianmukaisesti valtuutetun
viranomaisen allekirjoitus)*

(viranomaisen sinetti tai leima)

Appendix XI

Form of Exemption Certificate for UNSP Barges

**INTERNATIONAL AIR POLLUTION PREVENTION EXEMPTION CERTIFICATE
FOR UNMANNED NON-SELF-PROPELLED (UNSP) BARGES**

Issued u n der 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)

PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.330(76)
(ANNETTU 17 PÄIVÄNÄ KESÄKUUTA
2021)

MUUTOKSET ALUSTEN
AIHEUTTAMAN MEREN
PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ
VUONNA 1973 TEHDYN
KANSAINVÄLISEN
YLEISSOPIMUKSEN, SELLAISENA
KUIN SE ON MUUTETTUNA SIIHEN
LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978
PÖYTÄKIRJALLA, LIITTEESEEN

Muutokset MARPOL-yleissopimuksen I
ja IV liitteisiin

(Miehittämättömien muulla kuin omalla
käyttövoimalla liikkuvien proomujen
vapauttaminen tietyistä katsastus- ja
todistusvaatimuksista)

MERIYMPÄRISTÖN
SUOJELUKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä
merenkulkujärjestöstä tehdyn
yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka
koskee alusten aiheuttaman meren
pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa
koskevista kansainvälisistä sopimuksista
johtuvia meriympäristön suojelukomitean
tehtäviä,

PALAUTTAA MYÖS MIELIIN alusten
aiheuttaman meren pilaantumisen
ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn
kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena
kuin se on muutettuna siihen liittyvällä
vuoden 1978 pöytäkirjalla (MARPOL-
yleissopimus), 16 artiklan, jossa
määritellään muuttamismenettely ja
annetaan järjestön asianmukaiselle elimelle
tehtäväksi harkita ja hyväksyä muutoksia,
ON KÄSITELLYT 76. istunnossaan
MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteisiin
ehdotetut muutokset, jotka koskevat
miehittämättömien muulla kuin omalla
käyttövoimalla liikkuvien proomujen
vapauttamista tietyistä katsastus- ja
todistusvaatimuksista ja jotka on jaettu

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

MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen a kohdan mukaisesti,
1 HYVÄKSYY MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteisiin tehtävät muutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;
2 PÄÄTTÄÄ MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä toukokuuta 2022, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittaneet järjestölle vastustavansa muutoksia;
3 KEHOTTAÄ sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä marraskuuta 2022, kun ne on hyväksytty edellä olevan 2 kappaleen mukaisesti;
4 PYYTÄÄ pääsihteeriä MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteissä olevista muutoksista kaikille MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolille;
5 PYYTÄÄ MYÖS pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteistä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolia.

circulated in accordance with article 16(2)(a) of MARPOL,

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.

LIITE

MUUTOKSET MARPOL- YLEISSOPIMUKSEN I LIITTEeseen

**(Miehittämättömien muulla kuin omalla
käyttövoimalla liikkuvien proomujen
vapauttaminen tietyistä katsastus- ja
todistusvaatimuksista)**

1 sääntö

Määritelmät

1 Lisätään uusi 40 kappale seuraavasti:
"40 Miehittämätön muulla kuin omalla
käyttövoimalla liikkuva proomu tarkoittaa
proomua,

- .1 jota ei kuljeteta mekaanisin välinein;
- .2 joka ei kuljeta öljyä (kuten määritellään
tämän liitteen 1 säännön 1 kappaleessa);
- .3 johon ei ole asennettu koneistoa, joka voi
käyttää öljyä tai synnyttää öljyjäämiä
(jäteöljyä);
- .4 jossa ei ole öljysäiliötä,
voiteluöljysäiliötä, öljyiselle pilssivedelle
tarkoitettua säiliötä eikä öljyjäämille
(jäteöljylle) tarkoitettua säiliötä; ja
- .5 jonka kyydissä ei ole henkilöitä eikä
eläviä eläimiä."

3 sääntö

Poikkeukset ja vapautukset

2 Korvataan 2 kappale seuraavalla:
"2 Kunkin tällaisen poikkeuksen tiedot
lukuun ottamatta tämän säännön 7
kappaleen mukaisia poikkeuksia, jotka
hallinto on myöntänyt, mainitaan tämän
liitteen 7 säännössä tarkoitettussa
todistuskirjassa."

3 Lisätään uusi 7 kappale seuraavasti:
"7 Hallinto voi vapauttaa miehittämättömän
muulla kuin omalla käyttövoimalla
liikkuvan proomun tämän liitteen 6 säännön
1 kappaleen ja 7 säännön 1 kappaleen
vaatimuksista miehittämättömille muulla
kuin omalla käyttövoimalla liikkuville
proomuille tarkoitettulla kansainvälisen öljyn
aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisen
vapautuskirjalla enintään viideksi vuodeksi

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

edellyttäen, että miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle on suoritettu katsastus sen vahvistamiseksi, että tämän liitteen 1 säännön 40 kappaleen 1–5 kohdassa mainitut ehdot täyttyvät.

8 sääntö

Toisen hallituksen antamat tai hyväksymät todistuskirjat

4 Korvataan 4 kappale seuraavalla:
”4 Kansainvälistä todistuskirjaa öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirjaa ei myönnetä alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, joka ei ole sopimuspuoli.”

9 sääntö

Vapautuskirjan malli

5 Numeroidaan nykyinen kappale 1 kappaleeksi ja lisätään uusi 2 kappale seuraavasti:

”2 Miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitettu kansainvälisen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisen vapautuskirja laaditaan tämän liitteen IV lisäyksessä annetun mallin mukaisesti ainakin englannin, espanjan tai ranskan kielellä. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.”

6 Lisätään uusi IV lisäys seuraavasti:

regulations 1.40.1 to 1.40.5 of this Annex are met.

Regulation 8

Issue of endorsement of certificate by another Government

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:

”IV LISÄYS

**Miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen
vapautuskirjan malli**

**MIHITTÄMÄTTÖMILLE MUULLA KUIN OMALLA KÄYTTÖVOIMALLA
LIKKUVILLE PROOMUILLE TARKOITETTU KANSAINVÄLINEN ÖLJYN
AIHEUTTAMAN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISEN VAPAUTUSKIRJA**

Annettu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla, sellaisena kuin se on muutettuna (jäljempänä ”yleissopimus”), määräysten perusteella

.....
(maan täydellinen nimi)

hallituksen valtuuttamana.

Tämän vapautuskirjan on antanut.....
*(yleissopimuksen määräysten nojalla valtuutetun toimivaltaisen
henkilön tai laitoksen täydellinen nimi)*

Aluksen tiedot

Aluksen nimi.....
Tunnusnumero- tai kirjaimet.....
Rekisteröintisatama.....
Bruttovetoisuus.....

TÄTEN TODISTETAAN, että

- 1 Miehittämätön muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuva proomu on katsastettu yleissopimuksen I liitteen 3 säännön 7 kappaleen mukaisesti;
- 2 Katsastus osoittaa, että miehittämätöntä muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvaa proomua
 - .1 ei kuljeteta mekaanisin välinein;
 - .2 se ei kuljeta öljyä (kuten määritellään yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 1 kappaleessa);
 - .3 siihen ei ole asennettu koneistoa, joka voi käyttää öljyä tai synnyttää öljyjäämiä (jäteöljyä);

- .4 siinä ei ole öljysäiliötä, voiteluöljysäiliötä, öljyiselle pilssivedelle tarkoitettua säiliötä eikä öljyjäämille (jäteöljylle) tarkoitettua säiliötä; ja
- .5 sen kyydissä ei ole henkilöitä eikä eläviä eläimiä; ja
- 3 miehittämätön muulla kuin omalla käyttövoimalla kulkeva proomu on vapautettu yleissopimuksen I liitteen 3 säännön 7 kappaleen mukaisesti yleissopimuksen I liitteen 6 säännön 1 kappaleen ja 7 säännön 1 kappaleen todistusvaatimuksista ja niihin liittyvistä katsastusvaatimuksista.

Tämä vapautuskirja on voimassa.....(pp/kk/vvvv)

saakka edellyttäen, että poikkeuksen edellytykset pysyvät ennallaan.

Tämän vapautuskirjan perustana olevan katsastuksen valmistumispäivä (pp/kk/vvvv).....

Annettu.....
(vapautuskirjan antamisaika)

.....
(antamispäivämäärä) (pp/kk/vvvv)

.....
(vapautuskirjan antavan asianmukaisesti valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

(viranomaisen sinetti tai leima)”

"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)''

**MUUTOKSET MARPOL-
YLEISSOPIMUKSEN IV LIITTEeseen**

**(Miehittämättömien muulla kuin omalla
käyttövoimalla liikkuvien proomujen
vapauttaminen tietyistä katsastus- ja
todistusvaatimuksista)**

1 sääntö

Määritelmät

1 Lisätään uusi 16 kappale seuraavasti:
"16 Miehittämätön muulla kuin omalla
käyttövoimalla liikkuva proomu tarkoittaa
proomua,
.1 jota ei kuljeteta mekaanisin välinein;
.2 jonka kyydissä ei ole henkilöitä eikä
eläviä eläimiä;
.3 jota ei käytetä jäteveden säilytykseen
kuljetuksen aikana; ja
.4 jossa ei ole järjestelyjä, jotka voisivat
tuottaa tämän liitteen 1 säännön 3
kappaleessa tarkoitettua jätevettä."

3 sääntö

Poikkeukset

2 Korvataan säännön otsikko seuraavalla:

"Poikkeukset ja vapautukset"

3 Lisätään uusi 2 kappale seuraavasti:

"2 Hallinto voi vapauttaa miehittämättömän
muulla kuin omalla käyttövoimalla
liikkuvan proomun tämän liitteen 4 säännön
1 kappaleen ja 5 säännön 1 kappaleen
vaatimuksista miehittämättömille muulla
kuin omalla käyttövoimalla liikkuville
proomuille tarkoitettulla kansainvälisen
käymäläjäteveden aiheuttaman
pilaantumisen ehkäisemisen vapautuskirjalla
enintään 5 vuoden ajaksi edellyttäen, että
proomu on katsastettu sen vahvistamiseksi,
että tämän liitteen 1 säännön 16 kappaleen
1–4 kohdassa mainitut edellytykset
täyttyvät."

6 sääntö

*Toisen hallituksen antama tai hyväksymä
todistuskirja*

4 Korvataan 4 kappale seuraavalla:

**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

”4 Kansainvälistä todistuskirjaa käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirjaa ei myönnetä alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, joka ei ole sopimuspuoli.”

7 sääntö

Vapautuskirjan malli

5 Numeroidaan nykyinen kappale 1 kappaleeksi ja korvataan viittaus ”lisäykseen” viittauksella ”1 lisäykseen”.

6 Lisätään uusi 2 kappale seuraavasti:

”2 Miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille tarkoitettu kansainvälisen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisen vapautuskirja laaditaan tämän liitteen II lisäyksessä annetun mallin mukaisesti ainakin englannin, espanjan tai ranskan kielellä. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.”

Lisäykset

7 Numeroidaan nykyinen lisäys I lisäykseksi ja lisätään uusi II lisäys seuraavasti:

Certificate shall be issued to a ship which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.”

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:

”II LISÄYS

**Miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen
vapautuskirjan malli**

**MIHITTÄMÄTTÖMILLE MUULLA KUIN OMALLA KÄYTTÖVOIMALLA
LIKKUVILLE PROOMUILLE TARKOITETTU KANSAINVÄLINEN
KÄYMÄLÄJÄTEVEDEN AIHEUTTAMAN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISEN
VAPAUTUSKIRJA**

Annettu alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla, sellaisena kuin se on muutettuna (jäljempänä ”yleissopimus”), määräysten perusteella

.....
(maan täydellinen nimi)

hallituksen valtuuttamana.

Tämän vapautuskirjan on antanut
(yleissopimuksen määräysten nojalla valtuutetun toimivaltaisen
henkilön tai laitoksen täydellinen nimi)

Aluksen tiedot

Aluksen nimi.....
Tunnusnumerot tai -kirjaimet.....
Rekisteröintisatama.....
Bruttovetoisuus.....

TÄTEN TODISTETAAN, että

- 1 Miehittämätön muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuva proomu on katsastettu yleissopimuksen VI liitteen 3 säännön 2 kappaleen mukaisesti;
- 2 Katsastus osoittaa, että miehittämätöntä muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvaa proomua
 - .1 ei kuljeteta mekaanisin välinein;
 - .2 sen kyydissä ei ole henkilöitä eikä eläviä eläimiä;
 - .3 sitä ei käytetä jäteveden säilytykseen kuljetuksen aikana; ja

- 4 siinä ei ole järjestelyjä, jotka voisivat tuottaa yleissopimuksen IV liitteen 1 säännön 3 kappaleessa tarkoitettua jätevettä.”
- 3 miehittämätön muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuva proomu on vapautettu yleissopimuksen IV liitteen 3 säännön 2 kappaleen mukaisesti yleissopimuksen IV liitteen 4 säännön 1 kappaleen ja 5 säännön 1 kappaleen todistusvaatimuksista ja niihin liittyvistä katsastusvaatimuksista.

Tämä vapautuskirja on voimassa.....(pp/kk/vvvv) saakka

edellyttäen, että vapautuksen edellytykset pysyvät ennallaan.

Tämän vapautuskirjan perustana olevan katsastuksen valmistumispäivä (pp/kk/vvvv).....

Annettu.....
(vapautuskirjan antamisaika)

.....
(antamispäivämäärä) (pp/kk/vvvv):
(vapautuskirjan antavan asianmukaisesti
valtuutetun viranomaisen allekirjoitus)

(viranomaisen sinetti tai leima)”

"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)"

**PÄÄTÖSLAUSELMA MEPC.360(79)
(annettu 16 päivänä joulukuuta 2022)**

**MUUTOKSET ALUSTEN
AIHEUTTAMAN MEREN
PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ
VUONNA 1973 TEHTYYN
KANSAINVÄLISEEN
YLEISSOPIMUKSEEN, SELLAISENA
KUIN SE ON MUUTETTUNA SIIHEN
LIITTYVÄLLÄ VUODEN 1978
PÖYTÄKIRJALLA**

MARPOL-YLEISSOPIMUKSEN V LIITE

**(Arktisilla merialueilla sijaitsevat
alueelliset vastaanottolaitokset ja
jätepäiväkirja)**

MERIYMPÄRISTÖN
SUOJELUKOMITEA, joka

PALAUTTAA MIELIIN Kansainvälisestä merenkulkujärjestöstä tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a kohdan, joka koskee alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisyä ja valvontaa koskevista kansainvälisistä sopimuksista johtuvia meriympäristön suojelukomitean tehtäviä,

PALAUTTAA MYÖS MIELIIN alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvillä vuoden 1978 pöytäkirjalla (MARPOL-yleissopimus), 16 artiklan, jossa määritellään muuttamismenettely ja annetaan järjestön asianomaiselle elimelle tehtäväksi harkita siihen muutoksia sopimuspuolten hyväksymistä varten,

ON KÄSITELLYT 79. istunnossaan MARPOL-yleissopimuksen V liitteeseen ehdotetut muutokset, jotka koskevat arktisilla merialueilla sijaitsevia alueellisia vastaanottolaitoksia ja jätepäiväkirjaa ja jotka on jaettu MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen a kohdan mukaisesti,

**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;

1 HYVÄKSYY MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen d kohdan mukaisesti MARPOL-yleissopimuksen V liitteeseen tehtävät muutokset, joiden teksti on tämän päätöslauselman liitteenä;
2 PÄÄTTÄÄ MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen f kohdan iii alakohdan mukaisesti, että muutokset katsotaan hyväksytyiksi 1 päivänä marraskuuta 2023, ellei ennen tätä päivää vähintään yksi kolmannes sopimuspuolista tai sopimuspuolet, joiden kauppalaivastot yhdessä edustavat vähintään 50:tä prosenttia koko maailman kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ole ilmoittaneet järjestölle vastustavansa muutoksia;
3 KEHOTTAÄ sopimuspuolia panemaan merkille, että muutokset tulevat MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen g kohdan ii alakohdan mukaisesti voimaan 1 päivänä toukokuuta 2024, kun ne on hyväksytty 2 kappaleen mukaisesti;
4 PYYTÄÄ pääsihteeriä MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kappaleen e kohdan mukaisesti toimittamaan oikeaksi todistetut jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteessä olevista muutoksista kaikille MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolille;
5 PYYTÄÄ MYÖS pääsihteeriä toimittamaan jäljennökset tästä päätöslauselmasta ja sen liitteestä niille järjestön jäsenille, jotka eivät ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuolia.

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.

LIITE

MUUTOKSET MARPOL- YLEISSOPIMUKSEN V LIITTEESEEN

(Arktisilla merialueilla sijaitsevat alueelliset vastaanottolaitokset ja jätepäiväkirja)

Sääntö 8 – Vastaanottolaitokset

1 Korvataan 2.2 kappaleen ensimmäisessä virkkeessä ilmaus ”3.1 alakohta” ilmauksella ”2.1 kappale”.

2 Korvataan 3 kappale seuraavalla:

”3 Seuraavat valtiot voivat täyttää tämän säännön 1 ja 2.1 kappaleen vaatimukset alueellisin järjestelyin, jos näiden valtioiden ainutlaatuisen olosuhteiden vuoksi tällaiset järjestelyt ovat ainoa mahdollinen keino täyttää nämä vaatimukset:

.1 pienet kehittyvät saarivaltiot; ja

.2 valtiot, joiden rantaviiva rajautuu arktisiin merialueisiin, edellyttäen että alueelliset järjestelyt kattavat ainoastaan kyseisten valtioiden arktisilla merialueilla sijaitsevat satamat.

Alueelliseen järjestelyyn osallistuvien sopimuspuolten on laadittava alueellisia vastaanottolaitoksia koskeva suunnitelma ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet. Kunkin järjestelyyn osallistuvan sopimuspuolen hallituksen on kysyttävä järjestöltä neuvoa seuraavista, jotta ne voidaan jakaa tämän yleissopimuksen sopimuspuolille:

.1 kuinka järjestön laatimat ohjeet otetaan huomioon alueellisia vastaanottolaitoksia koskevassa suunnitelmassa;

.2 määriteltyjen alueellisten alusten jätteen vastaanottokeskusten tiedot ottaen huomioon järjestön laatimat ohjeet; ja

.3 tiedot satamista, joiden laitokset ovat rajallisia.”

10 sääntö – Kyltit, jätehuoltosuunnitelmat ja jätepäiväkirja

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 Korvataan 3 kappaleen johdannon ensimmäisen virke seuraavasti:

”3 Jokaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 tonnia, ja jokaisella aluksella, jolla on oikeus kuljettaa vähintään 15:tä henkilöä ja joka liikennöi yleissopimuksen jonkin toisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin tai avomeriterminaaleihin, ja jokaisella kiinteällä tai kelluvalla alustalla on oltava jätepäiväkirja.”

4 Korvataan 3.6 kappale seuraavalla:

”6 Tämän liitteen 7 säännössä tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen merkitään jätepäiväkirjaan tai bruttovetoisuudeltaan alle 100 tonnin aluksella aluksen viralliseen lokikirjaan. Merkinnän on sisällettävä tapahtuman päivämäärä ja kellonaika, satama tai aluksen sijaintipaikka tapahtumahetkellä (leveysaste, pituusaste ja veden syvyys, jos tiedossa), poistamisen tai häviämisen syy, yksityiskohtaiset tiedot poistetuista tai hävinneistä kohteista, poistetun tai hävinneen kiinteän jätteen jätelajit, kunkin jätelajin arvioitu määrä kuutiometreinä, kohtuulliset varotoimet, joihin on ryhdytty tällaisen poistamisen tai vahingossa tapahtuvan häviämisen ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi, ja yleiset huomautukset.”

3 The first sentence of the chapeau of paragraph 3 is replaced by the following:

”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.”

PÄÄTÖSLAUSELMA LP.6(17)

LONTOON PÖYTÄKIRJAN 1 JA 2 LIITTEEN MUUTOKSISTA, JOILLA POISTETAAN VIEMÄRILIEJU MEREEN LASKETTAVIKSI HARKITTAVIEN JÄTTEIDEN TAI MUIDEN AINEIDEN LUETTELOSTA JA ARVIOINNISTA

(Annettu 7 päivänä lokakuuta 2022)

JÄTTEEN JA MUUN AINEEN MEREEN LASKEMISEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ TEHDYN VUODEN 1972 YLEISSOPIMUKSEN VUODEN 1996 PÖYTÄKIRJAN OSAPUOLTEN SEITSEMÄSTOISTA KOKOUS

PALAUTTAA mieliin Lontoon yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan ("Lontoon pöytäkirja") tavoitteet, joihin kuuluu meriympäristön suojeleminen ja säilyttäminen kaikilta pilaantumisen lähteiltä,

PALAUTTAA LISÄKSI MIELIIN, että osapuolten kuudestoista kokous katsoi yksimielisesti saaneensa riittävästi näyttöä ja perusteita liitteen 1 muuttamiseksi siten, että viemärilieju poistettaisiin sallittavien jätteiden luettelosta,

VAHVISTAA, että pöytäkirjan muutoksen voimaantulon jälkeen osapuolet eivät myönnä uusia lupia viemäriliejun laskemiseen mereen,

PÄÄTTÄÄ, että ne osapuolet, joiden myöntämiä lupia on vielä voimassa, saavat pitää nämä luvat voimassa niiden voimassaolon päättymiseen mutta enintään 31 päivään toukokuuta 2027 saakka,

SELVENTÄÄ, ettei viemäriliejuja, joka aiemmin laskettiin mereen, ohjata muuhun toimintaan, jossa se sijoitetaan mereen,

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;

ENCOURAGES the sharing of best practices for the management of this waste

KANNUSTAA jakamaan parhaita käytäntöjä tämän jätteen käsittelyksi maalla, jotta tarvittava siirtymä helpottuisi,

HYVÄKSYY Lontoon pöytäkirjan 22 artiklan mukaisesti seuraavat pöytäkirjan liitteiden muutokset, sellaisina kuin ne ovat tämän päätöslauselman liitteessä.

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.

2.

- 2 -

LIITE

ANNEX

LONTOON PÖYTÄKIRJAN LIITTEESSÄ 1 OLEVAN 1 KOHDAN MUUTOKSET

AMENDMENTS TO ANNEX 1 TO THE LONDON PROTOCOL PARAGRAPH 1

*Poistetaan 1 kohdan 2 alakohta seuraavasti:
~~2 viemäri-
lieju;~~
Numeroidaan uudelleen 1 kohdan seuraavat alakohdat.*

*Delete sub-paragraph 1.2, as follows:
~~2 sewage
sludge;~~
Renumber the subsequent sub-paragraphs of paragraph 1.*

LONTOON PÖYTÄKIRJAN LIITTEEN 1 MUUTTAMISESTA JOHTUVA 2 LIITTEEN MUUTOS

CONSEQUENTIAL AMENDMENT TO ANNEX 2 TO THE LONDON PROTOCOL

4 KOHTA

PARAGRAPH 4

*Poistetaan "viemäri-
lieju" seuraavasti:
4 "Ruopatus aineksen ja viemäri-
liejun osalta jätteiden käsittelyn tavoitteena olisi oltava tunnistaa saastumisen lähteet ja hallita niitä. Tavoite olisi saavutettava toteuttamalla jätteen synnyn ehkäisystrategioita, ja sitä varten tarvitaan yhteistyötä asianomaisten paikallisten ja kansallisten pilaantumisen pistelähteitä ja hajalähteitä valvovien toimijoiden välillä. Ennen kuin tämä tavoite on saavutettu, saastuneeseen liejuun liittyviin ongelmiin voidaan puuttua sijoittamisen hallinnalla merellä tai maalla."*

*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.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 15 § ja 7 luvun 14 a ja 14 b §,

sellaisina kuin niistä ovat 7 luvun 14 a § laissa 990/2018 ja 14 b § laissa 275/2017,
muutetaan 1 luvun 1 ja 4 §, 2 luvun 7 §, 3 luvun 2 §, 5 luvun otsikko, 1 §:n 1 momentti sekä 2 ja 5 §, 6 luvun 2 §:n 3 momentti, 5 §:n 1–3 momentti ja 6 §:n 2 momentti, 7 luvun 6 §, 7 a luku, 8 a luvun 1–3 §, 9 luvun 6 §:n 5 momentti ja 8 §:n 2 momentti, 12 luvun 6 §:n 1 ja 2 momentti sekä 8 §:n 1 ja 2 momentti, 13 luvun 3 §:n 2 momentin 8 a ja 10 c kohta sekä 5 momentti, 7 §, 8 §:n 1 momentti ja 9 § sekä lain liite,

sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 1 § osaksi laissa 628/2017, 2 luvun 7 §, 5 luvun 1 §:n 1 momentti ja 5 §, 6 luvun 6 §:n 2 momentti, 7 luvun 6 §, 9 luvun 6 §:n 5 momentti ja 8 §:n 2 momentti sekä 13 luvun 3 §:n 5 momentti laissa 669/2021, 6 luvun 2 §:n 3 momentti ja 5 §:n 1–3 momentti, 8 a luvun 1–3 § ja 13 luvun 7 § laissa 990/2018, 7 a luku laeissa 998/2014 ja 669/2021, 12 luvun 6 §:n 1 momentti laissa 1357/2018, 12 luvun 6 §:n 2 momentti ja 8 §:n 2 momentti laissa 473/2016, 13 luvun 3 §:n 2 momentin 8 a kohta laissa 275/2017 ja 10 c kohta laissa 628/2017 sekä 13 luvun 8 § laissa 1537/2019, ja

lisätään 1 luvun 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 669/2021, uusi 11 a, 14 a, 37 a ja 41 a kohta, 5 lukuun uusi 1 a §, 7 lukuun uusi 9 b §, lakiin uusi 7 b luku, 8 a lukuun uusi 4–6 §, 12 luvun 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 990/2018 ja 669/2021, uusi 4 momentti, 12 lukuun uusi 8 a, 12 a ja 12 b §, 13 luvun 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 990/2018, uusi 4 momentti, 3 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 473/2016, 275/2017, 628/2017 ja 669/2021, uusi 6 a ja 9 a kohta sekä lakiin uusi liite 2, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

1 §

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista kieltämällä haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan tai rajoittamalla tällaisten

Tämän lain tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista kieltämällä haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan tai rajoittamalla tällaisten

Voimassa oleva laki

alueiden päästöjä. Lain tarkoituksena on myös järjestää alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanotto satamissa.

Tällä lailla annetaan alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset ja muut alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännökset.

Tällä lailla annetaan alusten osalta aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset.

2 §

Määritelmät

(lisätään uusi 11 a, 14 a, 37 a, 41 a kohta)

Ehdotus

aineiden päästöjä. Lain tarkoituksena on myös järjestää alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanotto satamissa.

Tällä lailla annetaan alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset ja muut alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännökset.

Tällä lailla annetaan alusten osalta aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 *täsmentämistä ja täydentämistä koskevat kansalliset säännökset. Lisäksi tällä lailla annetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 vesiliikennettä koskevien säännösten täsmentämistä ja täydentämistä koskevat kansalliset säännökset.*

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

11 a) asetuksella uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1805;

14 a) harmaalla vedellä aluksen käsiteltyjä ja käsittelemättömiä jätevesiä, jotka syntyvät peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa, lukuun ottamatta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 1.3 säännössä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

määriteltyä käymälöistä, sairaaloista, eläintiloista ja lastitiloista peräisin olevaa jätevetä;

37 a) MRV-asetuksella meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2015/757;

41 a) pakokaasujen puhdistusjärjestelmällä laitteistoa, joka poistaa aluksen pakokaasuista rikkidioksidipäästöjä siten, että pakokaasun rikkidioksidipäästöt saadaan kokonaisuudessaan ja jatkuvasti laskemaan vähintään vastaavalle tasolle, kuin millä ne olisivat, jos aluksella käytettäisiin 7 luvun 7 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävää polttoainetta;

4 §

4 §

Lain soveltaminen puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin

Lain soveltaminen poliisin, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin

Tätä lakia sovelletaan puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu.

Tätä lakia sovelletaan kuitenkin poikkeuksetta sellaisiin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, joita käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia.

Tätä lakia sovelletaan poliisin, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu.

Tätä lakia sovelletaan kuitenkin poikkeuksetta sellaisiin poliisin, Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin, joita käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia.

2 luku

2 luku

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

7 §

7 §

IOPP-todistuskirja

IOPP-todistuskirja

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on

kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, rakenteiden ja laitteiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen niitä koskevat määräykset. Tästä osoituksena aluksella on oltava kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja).

(uusi momentti)

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

3 luku

Öljypäästömaksu

2 §

Öljypäästömaksun määrä

Öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella lain liitteenä olevan maksutaulukon mukaan.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen

1 §

kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, rakenteiden ja laitteiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen niitä koskevat määräykset. Tästä osoituksena aluksella on oltava kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja).

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan antaa IOPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautuskirja.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan *tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirjan* MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavojen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja *ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja* annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

3 luku

Öljypäästömaksu

2 §

Öljypäästömaksun määrä

Öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella lain I liitteenä olevan maksutaulukon mukaan.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ja harmaan veden päästöjen ehkäiseminen

1 §

*Käymäläjäteveden päästökielto ja
päästörajoitus*

Käsittlemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

*Käymäläjäteveden päästökielto ja
päästörajoitus*

Käsittlemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen sisävesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään. Suomen aluevesillä on kielletty käsittelemättömän ja käsitellyn jäteveden päästäminen veteen aluksesta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmstä aluksesta, joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä.

(uusi §)

1 a §

Harmaan veden päästökielto

Harmaan veden päästäminen veteen on kielletty Suomen aluevesillä aluksesta, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tai tätä pienemmstä aluksesta, joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä ja jonka rungon pituus on yli 24 metriä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua päästökieltoa ei sovelleta ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimus- tai valtiosopimus pohjaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulla aluksella on ennen toisen valtion alueelta Suomen aluevesille saapumista pystyttävä osoittamaan aluksen konepäiväkirjaan tai muuhun aluksen päiväkirjaan tehdyin merkinnöin, että aluksen laitaventtiili on suljettu Suomen aluevesille saavuttaessa viimeistään aluevesirajalla, jollei harmaan veden päästäminen ole ollut 2 §:n mukaan sallittua. Kotimaan liikenteen aluksissa laitaventtiili tulee olla suljettuna koko merimatkan ajan, kun alus liikennöi Suomen

vesialueella. Lisäksi tilanteessa, jossa alus on jättänyt harmaata vettä satamaan, aluksen konepäiväkirjaan tai muuhun aluksen päiväkirjaan on merkittävä tiedot siitä, milloin ja missä suomalaisessa satamassa harmaata vettä on jätetty sekä satamaan jätetyn harmaan veden määrä.

2 §

Käymäläjäteveden päästäminen poikkeustilanteissa

Mitä 1 §:ssä säädetään, ei koske käymäläjäteveden päästämistä veteen, jos:

1) päästäminen on tarpeen aluksen tai sillä olevien turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi; tai

2) käymäläjäteveden päästäminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta ja kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin veteen pääsyn estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty ennen vaurioitumista ja sen jälkeen.

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (*ISPP-todistuskirja*).

(uusi momentti)

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen

2 §

Käymäläjäteveden ja harmaan veden päästäminen poikkeustilanteissa

Mitä 1 ja 1 a §:ssä säädetään, ei koske käymäläjäteveden tai harmaan veden päästämistä veteen, jos:

1) päästäminen on tarpeen aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi; tai

2) päästäminen aiheutuu alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneesta vahingosta, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon syntymistä ja sen jälkeen päästön estämiseksi tai minimoimiseksi.

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (*ISPP-todistuskirja*).

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää ISPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautustodistus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan

Voimassa oleva laki

kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

2 §

Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen on merkittävä jätepäiväkirjaan, *tai aluksella, jonka bruttovetoisuus on alle 400, aluksen laivapäiväkirjaan*

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Suomalaisessa aluksessa ja Suomen satamaan saapuvassa kansainvälisessä liikenteessä olevassa ulkomaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan pidettävä kiinteistä jätteistä jätepäiväkirjaa.

Ehdotus

tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja *ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja* on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

2 §

Kiinteän jätteen päästäminen poikkeustilanteessa

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen on merkittävä jätepäiväkirjaan *tai kotimaanliikenteen jätepäiväkirjaan.*

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Suomalaisessa aluksessa ja Suomen satamaan saapuvassa kansainvälisessä liikenteessä olevassa ulkomaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 tai joka saa kuljettaa vähintään 15 henkilöä, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan pidettävä kiinteistä jätteistä jätepäiväkirjaa. *Kotimaanliikenteessä purjehtivassa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 tai joka saa kuljettaa vähintään 15*

Jätepäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa tai offshore-terminaalissa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Sama koskee päiväkirjaa niiden alusten osalta, joiden bruttovetoisuus on alle 400. Toimenpiteet, joihin Liikenne- ja viestintävirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen ja Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuksilaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä; ja
- 2) 5 §:ssä tarkoitetusta aluksen jätepäiväkirjan kaavasta.

henkilöä, voidaan jätepäiväkirjan sijasta pitää kotimaanliikenteen jätepäiväkirjaa, joka voi olla osa aluksen päiväkirjaa.

Jätepäiväkirja ja kotimaanliikenteen jätepäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja ja kotimaanliikenteen jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Aluksen ollessa ulkomaan satamassa tai offshore-terminaalissa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin Liikenne- ja viestintävirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen ja Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuksilaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä;
- 2) 5 §:ssä tarkoitetun aluksen jätepäiväkirjan kaavasta; ja
- 3) 5 §:ssä tarkoitetun kotimaanliikenteen jätepäiväkirjan kaavasta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7 luku

7 luku

**Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen
ehkäiseminen**

**Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen
ehkäiseminen**

6 §

6 §

IAPP-todistuskirja

IAPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (*IAPP-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

(uusi momentti)

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (*IAPP-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää IAPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautustodistus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

(uusi §)

9 b §

*Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän
pesuvesien ja jäämien päästökielto*

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistamattoman pesuveden päästäminen veteen on kielletty aluevesillä.

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistetun pesuveden ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

pesuvedestä eroteltujen jäämien päästäminen veteen on kielletty aluevesillä.

14 a §

Toimivaltainen viranomainen

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757 tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto.

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään muutettuna 12 lukuun)

14 b §

Kansallinen akkreditointielin

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757 tarkoitettu kansallinen akkreditointielin on FINAS-akkreditointipalvelu.

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään muutettuna 12 lukuun)

7 a luku

Alusten energiatehokkuus

1 §

Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Alukselle tulee laskea saavutettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Aluksen saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvon tulee olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

7 a luku

Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen

1 §

Uuden aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Uudelle alukselle tulee laskea saavutettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Uuden aluksen saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvon tulee olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

2 §

SEEMP-suunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

(uusi §)

2 a §

Alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tiedonkeruujärjestelmästä johtuvat muutokset SEEMP-suunnitelmaan

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on kerättävä Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavat tiedot kalenterivuodesta 2019 alkaen siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelmassa on oltava vuoden 2018 loppuun mennessä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 3 §:ään)

2 §

Olemassa olevan aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Alukselle tulee laskea saavutettu olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Aluksen saavutetun olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin arvon tulee olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

(ks. ehdotuksen 4 § 1 mom.)

(ks. ehdotuksen 3 § 2 mom.)

keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

(ks. ehdotuksen 3 § 3 mom.)

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen, ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

2 b §

Toimitettavat tiedot

(ks. ehdotuksen 4 § 2-5 mom.)

Edellä 2 a §:n 1 momentissa tarkoitetun aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitetut tiedot on:

1) koottava kunkin kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa kyseisen kalenterivuoden päättymisestä; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtopäivänä tai niin pian sen jälkeen kuin se käytännössä on mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

Aluksen on toimitettava alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavien tietojen perustana olevat eriteltyt tiedot pyydettyä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle ja muissa kuin 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa pidettävä ne helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten

polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Virasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

2 c §

Vaatimustenmukaisuusvakuutus

(muutetaan otsikko ja pykälän sisältö siirretään muutettuna 7 §:ään)

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

3 §

IEE-todistuskirja

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 6 §:ään)

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää mainitun liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-

yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

3 § (ent. 2 §)

SEEMP-suunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

(ks. voimassa olevan lain 2 a § 2 mom.)

(ks. voimassa olevan lain 2 a § 3 mom.)

4 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

3 §

SEEMP-suunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, SEEMP-suunnitelmassa on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa hakemuksesta, että 2 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen, ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, SEEMP-suunnitelmalle suoritetaan tarkastus ja auditoinnit ottaen huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohjeistukset.

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 8 §:ään)

(uusi §)

4 §

**Aluksen polttoaineen kulutustietojen keruu
ja ilmoittaminen**

(ks. voimassa olevan lain 7 a luvun 2 a §:n
1 momentti)

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on kerättävä Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavat tiedot siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitetun aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitetut tiedot on:

1) koottava kunkin kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa kyseisen kalenterivuoden päättymisestä; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtopäivänä tai niin pian sen jälkeen kuin se käytännössä on mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

Aluksen on toimitettava alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavien tietojen perustana olevat eriteltyt tiedot pyydettyä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle ja muissa kuin 2 momentin 2 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa pidettävä ne helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

(ks. voimassa olevan lain 7 a luvun 2 b §:n
3 momentti)

Aluksen polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan

tietokantaan. Liikenne- ja viestintävirasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

5 §

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 12 §:ään)

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;
- 2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;
- 2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;
- 3) IEE-todistuskirjasta;
- 4) tämän luvun 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

(uusi §)

5 §

Operatiivinen hiili-intensiteetti

Alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on laskettava kalenterivuositain MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitettu saavutettu operatiivinen hiili-intensiteetti-indikaattori ja määritettävä aluksen operatiivinen hiili-intensiteetti luokitus MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu yhtä kalenterivuotta koskeva hiili-intensiteetti-indikaattori on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen hyväksymälle luokituslaitokselle seuraavan kalenterivuoden maaliskuun loppuun mennessä.

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitetulle tasolle D kolmena peräkkäisenä vuotena tai tasolle E luokitellun aluksen on laadittava suunnitelma korjaavista toimista mainitussa liitteessä tarkoitetun vaaditun vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteetti-indikaattorin saavuttamiseksi, tarkistettava suunnitelman johdosta aluksen SEEMP-suunnitelma ja toteutettava tarkistetun SEEMP-suunnitelman mukaisesti korjaavat toimet MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

6 § (ent. 3 §)

6 §

IEE-todistuskirja

IEE-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (*IEE-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää mainitun liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (*IEE-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää mainitun liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa

Voimassa oleva laki

ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

7 § (ent. 2 c §)

Vaatimustenmukaisuusvakuutus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

8 § (ent. 4 §)

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Ehdotus

ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

7 §

Polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa *hakemuksesta alukselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisen vaatimustenmukaisuusvakuutuksen saatuaan* polttoaineen kulutusta koskevat tiedot ja aluksen saavutetun vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteettiluokituksen edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen polttoaineen kulutusta koskeviin tietoihin ja operatiiviseen hiili-intensiteettiluokitukseen liittyvät vaatimukset ja että tiedot on ilmoitettu *mainitun* liitteen mukaisesti.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 4 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, ja seuraavan kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. *MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 6 säännön 7 kohdan mukaisesti myönnetty vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta.* Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

8 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

(uusi §)

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

9 §

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen soveltamisalaa koskeva vapautus

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta ei sovelleta alusten 31 päivään joulukuuta 2029 asti käyttämään energiaan muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten liikennöimillä matkoilla Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan mainitun asetuksen 3 artiklan 10 kohdassa tarkoitetun käyntisataman ja toisen sellaisen Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jossa on alle 200 000 vakinaista asukasta, tai mainittujen alusten ollessa sellaisen saaren käyntisatamassa.

(uusi §)

10 §

Maasähkön syöttöä satamassa koskevat velvoitteet

Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa tarjotaan aluksille maasähköä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 9 ja 10 artiklan mukaisesti.

(uusi §)

11 §

Aluksen maasähkön käyttöön liittyvät sataman pitäjän tehtävät

Saatuaan alukselta uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa

tarkoitettujen maasähköön kytkeytymistä koskevat tiedot sataman pitäjän on vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähköön käytettävissä.

Sataman pitäjän on määritettävä ja merkittävä mainitun asetuksen 19 artiklan mukaiseen tietokantaan ilman aiheetonta viivytystä tiedot siitä:

1) sovelletaanko alukseen jotain mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitettyä poikkeusta;

2) täyttääkö alus mainitun artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistetut vaatimukset, jos mitään mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitetystä poikkeuksista ei sovelleta.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyjä tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

12 § (ent. 5 §)

12 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitettujen alusten energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitettujen alusten energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 2 §:ssä tarkoitettujen olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

3) 8 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten

Voimassa oleva laki

määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettua aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

3) IEE-todistuskirjasta;

4) tämän luvun 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

(uusi luku)

Ehdotus

täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitettua aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) 2 §:ssä tarkoitettua olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin laskennasta;

3) 3 §:ssä tarkoitettua SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

4) 4 §:n 4 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä;

5) 5 §:ssä tarkoitettua operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamisesta;

6) 6 §:ssä tarkoitettua IEE-todistuskirjasta;

7) 7 §:ssä tarkoitettua polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta.

7 b luku

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut

1 §

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklan 13 kohdassa tarkoitettulle yhtiölle, jonka aluksen mainitun asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuustase on mainitun asetuksen 3 artiklan 42 kohdassa tarkoitettua todentamiskauden kesäkuun 1 päivänä alijäämäinen eli sen arvo on alle 0, on määrättävä seuraamusmaksu

(kasvihuonekaasuintensiteettimaksu).
Vaatimustenmukaisuustaseen laskentaan sovelletaan tämän lain liitteessä 2 olevia kaavoja.

2 §

Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklan 13 kohdassa tarkoitetulle yhtiölle, jonka alus tekee raportointikaudella vähintään yhden mainitun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisen satamakäynnin, on määrättävä seuraamusmaksu (maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu).

3 §

Seuraamusmaksun määrääminen ja rahamäärä

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut määrää Liikenne- ja viestintävirasto. Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos on kulunut yli kolme vuotta siitä, kun rikkomus tai laiminlyönti on tapahtunut.

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksun rahamäärään sovelletaan liitteenä 2 olevan taulukon kaavoja. Jos aluksella on vaatimustenmukaisuusali jäämä kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena, rahamäärä kerrotaan kaavalla $1 + (n - 1)/10$, jossa n on niiden peräkkäisten raportointikausien lukumäärä, joiden osalta yhtiöön sovelletaan kyseistä alusta koskevaa 1 tai 2 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua. Jos aluksella ei ole raportointikaudella yhtään satamakäyntiä unionissa ja se on edellisellä raportointikaudella lainannut etukäteen vaatimustenmukaisuusyli jäämä, kerrotaan seuraamusmaksun rahamäärä 1,1:llä.

Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävän maksun rahamäärä saadaan kertomalla 1,5 euroa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

laturissa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien pyöristetyllä kokonaismäärällä, jotka alus oli laturissa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisesti.

Edellä mainitut seuraamusmaksut määrätään maksettaviksi valtiolle.

4 §

Seuraamusmaksun täytäntöönpanon vanhentuminen

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut vanhenevat viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä.

5 §

Kertomus seuraamusmaksutulojen käyttämisestä

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kertomukset edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetuista maksuista kertyvien tulojen tai niitä vastaavan rahallisen arvon käyttämisestä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 11 kohdan mukaisesti.

8 a luku

Aluskierrätys

1 §

Hallinnon nimeäminen

8 a luku

Aluskierrätys

1 §

Hallinnon nimeäminen

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 9 alakohdassa tarkoitettu hallinto Suomessa

Voimassa oleva laki

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 9 alakohdassa tarkoitettu hallinto Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

2 §

Tietojen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa aluskierrätysasetuksen edellyttämien tietojen toimittamisesta Euroopan komissiolle.

Liikenne- ja viestintävirasto lähettää aluskierrätyslaitoksen sijaintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tämän pyynnöstä aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaiset tiedot.

(uusi §)

Ehdotus

on Liikenne- ja viestintävirasto. *Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös Hongkongin yleissopimuksessa hallinnolle määrätyistä tehtävistä, jotka liittyvät Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin.*

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 5 §:ään)

2 §

Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat

Suomen lipun alla purjehtivalla kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, joka kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan, on oltava Hongkongin yleissopimuksen mukainen vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulla aluksella on ennen sen purkamisen aloittamista oltava, sen lisäksi mitä aluskierrätysasetuksessa säädetään, Hongkongin yleissopimuksen mukainen kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa suomalaiselle alukselle kirjallisesta hakemuksesta 1 ja 2 momentissa tarkoitettut todistuskirjat Hongkongin yleissopimuksen mallien mukaisina. Todistuskirjat annetaan sillä edellytyksellä, että alus täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos voi antaa todistuskirjat myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä.

Todistuskirjat annetaan määräajaksi. Vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja annetaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja annetaan enintään kolmeksi kuukaudeksi kerrallaan.

Kierrätyskelpoisuutta osoittava todistuskirja ja aluskierrätysasetuksen mukainen vastaava todistus on toimitettava tiedoksi asianomaiselle aluehallintovirastolle.

3 §

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 6§:ään)

Tarkemmat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset siitä, missä määräajassa aluksen omistajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ilmoitus aikomuksestaan lähettää alus kierrätettäväksi tiettyyn aluskierrätyslaitokseen tai -laitoksiin.

(uusi §)

3 §

*Suomessa purettavan aluksen omistajan
velvollisuudet*

Jotta alus, joka kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan, voidaan purkaa Suomessa, sen omistajan on varmistettava, että aluksella on 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettut todistuskirjat ja että se täyttää Hongkongin yleissopimuksen liitteen 8 säännön vaatimukset.

(uusi §)

4 §

*Kotimaan liikenteen aluksen vaarallisten
materiaalien luettelo*

Kotimaan liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, on oltava ennen sen purkamista aluskierrätysasetuksen 5 artiklan mukainen vaarallisten materiaalien luettelo.

5 § (ent. 2 §)

Tietojen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa aluskierrätysasetuksen *edellyttämien tietojen* toimittamisesta Euroopan komissiolle.

Liikenne- ja viestintävirasto lähettää aluskierrätyslaitoksen sijaintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tämän pyynnöstä aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaiset tiedot.

6 § (ent. 3 §)

Tarkemmat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset siitä, missä määräajassa aluksen omistajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ilmoitus aikomuksestaan lähettää alus kierrätettäväksi tiettyyn aluskierrätyslaitokseen tai -laitoksiin.

9 luku

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

6 §

5 §

Tietojen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa aluskierrätysasetuksen 21 artiklan mukaisten raporttien toimittamisesta Euroopan komissiolle.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan mukaisesti seuraavien tietojen toimittamisesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle:

1) hyväksytyjä luokituslaitoksia ja nimettyjä katsastajia koskevat tiedot;

2) Suomen lipun alla purjehtivia aluksia, joille on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, koskevat tiedot;

3) aluksia koskevien Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden rikkomisia ja aluksia kohtaan suunnattuja Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden toimeenpanoon liittyviä toimia koskevat tiedot.

6 §

Tarkemmat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä siitä, missä määräajassa aluksen omistajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ilmoitus aikomuksesta lähettää alus kierrätettäväksi tiettyyn aluskierrätyslaitokseen tai -laitoksiin.

9 luku

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

6 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Sataman jätehuoltosuunnitelman
hyväksyminen*

*Sataman jätehuoltosuunnitelman
hyväksyminen*

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain (527/2014) 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. *Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on lähetettävä sataman pitäjälle ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.*

8 §

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään.

8 §

Tarpeettoman viivytyksen välttäminen

Tarpeettoman viivytyksen välttäminen

Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja tai muu jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistunut on oikeutettu korvaukseen tarpeettomasta viivytyksestä sille aiheutuneesta vahingosta siten kuin vahingonkorvauslaissa (412/1974) säädetään.

Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja tai muu jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistunut on oikeutettu korvaukseen tarpeettomasta viivytyksestä sille aiheutuneesta vahingosta siten kuin vahingonkorvauslaissa säädetään.

12 luku

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

Valvonta ja hallintopakko

2 §

2 §

*Liikenne- ja viestintäviraston
valvontatehtävät*

*Liikenne- ja viestintäviraston
valvontatehtävät*

(uusi momentti)

Liikenne- ja viestintävirasto on MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Rajavartiolaitos osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

Poliisi valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella sekä Suomen aluevesillä.

Poliisi osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien valvontaan sisävesillä sekä Suomen aluevesillä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten, lukuun ottamatta 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja jäämien päästökiellon, noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Rajavartiolaitos osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien sekä 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökiellon valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

Poliisi valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten, lukuun ottamatta 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökiellon, noudattamista sisävesialueella sekä Suomen aluevesillä.

Poliisi osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien sekä 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7

Voimassa oleva laki

Ehdotus

luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökiellon valvontaan sisävesillä sekä Suomen aluevesillä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

(uusi §)

8 a §

FINAS-akkreditointipalvelun tehtävät

MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu kansallinen akkreditointielin on FINAS-akkreditointipalvelu.

(uusi §)

12 a §

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen toimeenpanoon liittyvät aluksen satamaan pääsyn epääminen ja pysäyttäminen

Liikenne- ja viestintäviraston on evättävä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 25 artiklan mukaisen karkotusmääräyksen saaneen muun kuin Suomen lipun alla purjehtivan aluksen pääsy Suomen satamiin.

Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä suomalaisessa satamassa oleva Suomen lipun alla purjehtiva alus pysäytettäväksi, jos se ei täytä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 24 artiklassa säädettyä voimassa olevan vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskevaa velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena ja jos velvoitteen noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Liikenne- ja viestintäviraston on pysäytettävä myös toisessa jäsenvaltiossa mainitun asetuksen 25 artiklan nojalla karkotusmääräyksen saaneen laivayhtiön Suomen lipun alla purjehtiva alus. Liikenne- ja viestintäviraston on poistettava

Voimassa oleva laki

Ehdotus

pysäyttämismääräys välittömästi, kun alukselle on myönnetty edellä tarkoitettu vaatimustenmukaisuusasiakirja.

Pysäyttämismääräys ei rajoita merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

(uusi §)

12 b §

Oikeus suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on 7 a luvun 10 §:ssä tarkoitetun satamien maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin.

Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväishuonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvontatehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä satamien pitäjiltä, joiden velvollisuuksista säädetään 7 a luvun 10 §:ssä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä.

13 luku

13 luku

Erinäiset säännökset

Erinäiset säännökset

2 §

2 §

Nimetyt tarkastajan pätevyysvaatimukset, nimeäminen ja hyvän hallinnon vaatimukset

Nimetyt tarkastajan pätevyysvaatimukset, nimeäminen ja hyvän hallinnon vaatimukset

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan tarkastajan nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Verkkosivuilta on käytävä ilmi, mitä tehtävää tarkastaja on oikeutettu hoitamaan.

3 §

3 §

Rangaistussäännökset

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

8 a) meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 8–12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia,

6 a) 5 luvun 1 a §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa,

8 a) 7 luvun 9 b §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökieltoa,

10 c) aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa säädettyä aluksen kierrättämistä tai sen valmistelua koskevaa velvoitetta,

9 a) MRV-asetuksen 8–11, 11a ja 12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia,

10 c) aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa tai tämän lain 8 a luvun 3 §:ssä säädettyä aluksen kierrättämistä tai purkamista tai niiden valmistelua koskevaa velvoitetta,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon.

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon.

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloä koskevan velvoitteen sekä meriliikenteessä käytettävien 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa pykälässä tarkoitettussa polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmaa,

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa tai tämän lain 8 a luvun 4 §:ssä säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloä koskevan velvoitteen tai mainitun luvun 2 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn todistuskirjoja koskevan velvoitteen sekä meriliikenteessä käytettävien 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa mainitussa pykälässä tarkoitettussa polttoaineen

Voimassa oleva laki

tai polttoainenäytteen, jota ei ole otettu siten kuin mainitussa pykälässä säädetään.

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään, jos päätös koskee:

1) Liikenne- ja viestintäviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka hyväksytyyn luokituslaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta antamaa päätöstä; *tai*

2) Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan tämän lain mukaisesta toimituksesta, päätöksestä tai todistuskirjasta määräämää maksua.

Päätökseen, johon saa hakea oikaisua, ei saa hakea valittamalla muutosta. Päätökseen on liitettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisua on haettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta tai maksun määräämisestä.

Liikenne- ja viestintäviraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta. Päätös oikaisuvaatimukseen on kuitenkin annettava 14 päivän kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin.

8 §

Muutoksenhaku

Muuhun kuin 3 luvun 5 §:ssä, 12 luvun 14 ja 16 §:ssä sekä tämän luvun 7 §:ssä

Ehdotus

luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää, tai polttoainenäytteen, jota ei ole otettu siten kuin mainitussa pykälässä säädetään.

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta *seuraaviin päätöksiin:*

1) Liikenne- ja viestintäviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka hyväksytyyn luokituslaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta *antama päätös;*

2) Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan tämän lain mukaisesta toimituksesta, päätöksestä tai todistuskirjasta määräämää maksua *koskeva päätös; ja*

3) 7 b luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen määräämistä *koskeva päätös.*

Oikaisua on haettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta tai maksun määräämisestä.

Liikenne- ja viestintäviraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta. Päätös oikaisuvaatimukseen on kuitenkin annettava 14 päivän kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin.

Muutoin oikaisuvaatimusmenettelyssä sovelletaan, mitä hallintolaissa säädetään.

8 §

Muutoksenhaku

Muuhun kuin 3 luvun 5 §:ssä ja 12 luvun 14 §:ssä sekä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettuun

Voimassa oleva laki

tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

9 §

Päätöksen täytäntöönpano

Oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estä päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

Öljypäästömaksun maksupäätöksen täytäntöönpanosta säädetään 3 luvun 15 §:ssä.

Ehdotus

päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

9 §

Päätöksen täytäntöönpano

Oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estä *tämän lain nojalla annetun* päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Tämän lain:

1) 5 luvun 1 § ja 7 luvun 9 b §:n 1 momentti tulevat voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2025;

2) 7 luvun 9 b §:n 2 momentti tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2029;

3) 5 luvun 1 a ja 2 § sekä 7 b luvun 2 § tulevat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2030;

4) 6 luvun 2 §:n 3 momentti ja 5 §:n 1 ja 3 momentti, 7 a luvun 1–8 ja 12 § sekä 8 a luvun 1–5 § tulevat voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tämän lain voimaan tullessa tällä lailla muutettavan lain 12 luvun 16 §:n nojalla vireillä olleeseen uhkasakkoa, teettämisuuhkaa tai keskeyttämisuuhkaa koskevaan asiaan sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

7.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 3 kohta, 37 §:n 1 momentti, 53 § ja 57 §:n 2 momentti, sellaisina kuin ne ovat, 2 §:n 3 kohta, 37 §:n 1 momentti ja 53 § laissa 946/2018 sekä 57 §:n 2 momentti laissa 1083/2023, ja

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 946/2018, 169/2019, 738/2019, 670/2021 ja 1083/2023, uusi 13 c kohta, 38 §:ään sellaisena kuin se on laissa 946/2018, uusi 7 momentti ja 65 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 946/2018, uusi 7 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä laissa tarkoitetaan:

3) MARPOL 73/78 -yleissopimuksella alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

3) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

13 c) *Hongkongin yleissopimuksella turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa tehtyä Hongkongin kansainvälistä yleissopimusta siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;*

37 §

37 §

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen

Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen,

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tai painolastivesiyleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Tällainen katsastus tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitetun katsastuksen kanssa.

painolastivesiyleissopimuksen tai *Hongkongin yleissopimuksen* sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen ja myöntämään katsastuksen perusteella todistuskirjat. Tällainen katsastus ja sen perusteella myönnetty todistuskirja tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitetun katsastuksen ja todistuskirjan kanssa.

38 §

Nimetty katsastaja

38 §

Nimetty katsastaja

(uusi)

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan nimetyn katsastajan nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Verkkosivuilta on käytävä ilmi, mitä tehtävää katsastaja on oikeutettu hoitamaan.

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa, Euroopan unionin säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan unionin säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL-yleissopimuksessa, *Hongkongin yleissopimuksessa*, Helsingin sopimuksessa ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään ja Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa MARPOL-yleissopimuksen, *Hongkongin yleissopimuksen*, Helsingin sopimuksen, Euroopan unionin säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi *tarkemmat*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen katsastusten suorittamisesta.

määräykset 1 momentissa tarkoitettujen katsastusten suorittamisesta.

57 §

Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat

Liikenne- ja viestintävirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, non-SOLAS-direktiivin, kalastusalusdirektiivin ja aluskierrätysasetuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaolo voidaan jatkaa. *Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto antaa 22 b §:n 2 momentissa tarkoitetuille aluksille tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaolo voidaan jatkaa.*

65 §

Nimetty aluksenmittaaja

(uusi)

57 §

Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat

Liikenne- ja viestintävirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen, *Hongkongin yleissopimuksen*, non-SOLAS-direktiivin, kalastusalusdirektiivin ja aluskierrätysasetuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaolo voidaan jatkaa.

65 §

Nimetty aluksenmittaaja

Liikenne- ja viestintävirasto voi julkaista verkkosivuillaan nimetyn aluksenmittaajan nimen ja yhteystiedot sekä toimialueen. Verkkosivuilta on käytävä ilmi, mitä tehtävää aluksenmittaaja on oikeutettu hoitamaan.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

8.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 5 kohta, sellaisena
kuin se on laeissa 861/2016 ja 170/2019, ja
lisätään 11 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 877/2014, uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa
asetuksissa tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa
asetuksissa tarkoitetaan:

-
- 5) *kansainvälisillä yleissopimuksilla*:
- a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981), jäljempänä *SOLAS-yleissopimus*, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
 - b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983), jäljempänä *MARPOL 73/78 -yleissopimus*;
 - c) kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*;
 - d) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977), jäljempänä *COLREG-yleissopimus*;
 - e) vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (SopS 31/1982);
 - f) yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa (SopS 54/1979);
 - g) öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta
-
- 5) *kansainvälisillä yleissopimuksilla*:
- a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981), jäljempänä *SOLAS-yleissopimus*, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
 - b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983);
 - c) kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*;
 - d) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977);
 - e) vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmittausyleissopimusta (SopS 31/1982);
 - f) yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistasoa (SopS 54/1979);
 - g) öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta

Voimassa oleva laki

siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehtyä vuoden 1992 pöytäkirjaa (SopS 43/1996);

h) vuoden 1966 kansainvälistä lastiviivayleissopimusta (SopS 52/1968);

i) erityistä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);

j) vuoden 2001 yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta (SopS 93/2010);

k) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009);

l) vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (Nairobien yleissopimus) (SopS 14/2017);

m) vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen vuoden 2010 pöytäkirjaa;

11 §

Aluksen tarkastus tai tutkimus

Ehdotus

siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehtyä vuoden 1992 pöytäkirjaa (SopS 43/1996);

h) vuoden 1966 kansainvälistä lastiviivayleissopimusta (SopS 52/1968);

i) erityistä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);

j) vuoden 2001 yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta (SopS 93/2010);

k) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009);

l) vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (SopS 14/2017);

m) alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 38/2017);

n) turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa tehtyä Hongkongin kansainvälistä yleissopimusta;

o) vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen vuoden 2010 pöytäkirjaa (1400/2019);

11 §

Aluksen tarkastus tai tutkimus

Suomalaisen aluksen tarkastus tai tutkimus on toimitettava myös, jos Liikenne- ja viestintävirasto saa toiselta Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolelta tiedon mainitun yleissopimuksen mukaisen alusta koskevan velvoitteen rikkomuksesta. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Hongkongin yleissopimuksen mukaisesti väitetystä rikkomuksesta raportoineelle

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sopimuspuolelle toimista, joihin väitetyn rikkomuksen johdosta on ryhdytty.

Tämän lain voimaantulosta säädetään
valtioneuvoston asetuksella.

10.

Laki

jätelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan jätelain (646/2011) 108 §:n 2 momentti, 108 a § sekä 147 §:n 2 momentin 23 ja 24 kohta, sellaisina kuin ne ovat 108 §:n 2 momentti laissa 626/2017, 108 a § laissa 967/2018 sekä 147 §:n 1 momentin 23 ja 24 kohta laissa 714/2021, sekä
lisätään lakiin uusi 108 b ja 108 c § sekä 147 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 714/2021, uusi 25 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

108 §

108 §

Jätteen kansainvälinen siirto ja aluksen siirtäminen purettavaksi

Jätteen kansainvälinen siirto ja aluksen siirtäminen purettavaksi

Aluksen siirrosta purettavaksi säädetään aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1257/2013, jäljempänä aluskierrätysasetus.

Aluksen siirrosta purettavaksi säädetään aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1257/2013, jäljempänä aluskierrätysasetus, ja määrätään turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa 15 päivänä toukokuuta vuonna 2009 tehdyssä Hongkongin kansainvälisessä yleissopimuksessa, jäljempänä **Hongkongin yleissopimus**.

108 a §

108 a §

Viranomaisten tehtävät aluskierrätysasetuksen toimeenpanossa

Viranomaisten tehtävät aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanossa

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 11 alakohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on se aluehallintovirasto, joka myöntää aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisen luvan.

Aluehallintovirasto tekee aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 3 kohdan

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 11 alakohdassa ja Hongkongin yleissopimuksen 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat se aluehallintovirasto, joka myöntää aluskierrätysasetuksen 14 artiklan ja mainitun yleissopimuksen 6 artiklan mukaisen luvan ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetussa aluskierrätysuunnitelmaa koskevassa asiassa kirjallisen päätöksen.

Suomen ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto toimivat yhteistyössä aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa tarkoitetun aluskierrätysasetuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi.

Suomen ympäristökeskus seuraa aluskierrätysasetuksen toimeenpanoa Suomessa ja toimii tarvittaessa asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi aluskierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen.

se elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, joka valvoo luvan saanutta laitosta.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto toimivat yhteistyössä aluskierrätysasetuksen toimeenpanon seuraamiseksi ja aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa tarkoitetun mainitun asetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi.

Suomen ympäristökeskus toimii tarvittaessa asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi aluskierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen.

(uusi §)

108 b §

Aluskierrätysuunnitelma ja ennakoilmoitukset aluksen siirrosta ja purkamisesta

Sen lisäksi, mitä aluskierrätysasetuksessa säädetään, aluskierrätyslaitoksen on laadittava Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla alukselle aluskierrätysuunnitelma mainitun sopimuksen liitteen 9 säännön mukaisesti. Suunnitelma on tehtävä suomen- tai ruotsinkielisenä.

Jos aluskierrätysuunnitelma laaditaan ulkomaiselle alukselle, aluskierrätyslaitoksen on tehtävä suunnitelmasta englannin-, ranskan- tai espanjankielinen käännös, jos kyseessä olevan aluksen lippuvaltion hallinto sitä vaatii. Aluskierrätyslaitoksen on toimitettava aluskierrätysuunnitelma asianomaiselle aluehallintovirastolle hyväksyttäväksi vähintään 45 vuorokautta ennen kuin se vastaanottaa Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen purettavaksi. Suunnitelman lisäksi aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava

asianomaiselle aluehallintovirastolle Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 2 kohdan mukaiset tiedot.

Aluehallintoviraston on ilmoitettava aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle kolmen vuorokauden kuluessa, että se on vastaanottanut aluskierrätysuunnitelman. Aluehallintovirasto hyväksyy aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ja Hongkongin yleissopimuksessa tarkoitetun aluskierrätysuunnitelman ja antaa hyväksynnästä aluskierrätyslaitokselle kirjallisen päätöksen. Aluehallintoviraston on toimitettava Hongkongin yleissopimuksessa tarkoitettu aluskierrätysuunnitelmaa koskeva päätös tiedoksi aluksen omistajalle, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, asianomaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, Liikenne- ja viestintävirastolle ja Suomen ympäristökeskukselle.

Kun alukselle on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 2 §:ssä säädetyn mukaisesti, aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava asianomaiselle aluehallintovirastolle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle purkamisen suunnitellusta aloittamisesta Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 3 kohdan mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen aluskierrätysuunnitelman ja ilmoitusten sisällöstä.

(uusi §)

108 c §

Ilmoitus aluksen purkamisen loppuunsaattamisesta

Kun alus on kokonaan tai osittain purettu aluskierrätysuunnitelman ja Hongkongin yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti, aluskierrätyslaitoksen on laadittava yleissopimuksen liitteen 25 säännön mukainen

loppuunsaattamisilmoitus. Ilmoitus on laadittava yleissopimuksen lisäyksessä 7 olevan mallin mukaisesti ja siihen on liitettävä raportti mahdollisista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, jotka ovat aiheuttaneet haittaa ihmisten terveydelle tai ympäristölle. Ilmoitus on toimitettava 14 vuorokauden kuluessa purkamisen päättymisestä asianomaiselle aluehallintovirastolle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Aluehallintoviraston on toimitettava loppuunsaattamisilmoitus Liikenne- ja viestintävirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä loppuunsaattamisilmoituksen sisällöstä.

147 §

147 §

Rangaistussäännökset

Rangaistussäännökset

Joka muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta

Joka muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta

23) rikkoo elohopea-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa säädettyä tuontia jätteenä loppukäsittelyä varten koskevaa rajoitusta, 10 artiklan 4 kohdassa säädettyä velvollisuutta varustaa hammashoitolaitos vaatimuksenmukaisella amalgaamin erottimella tai amalgaamin erottimen huoltoa koskevaa vaatimusta tai 6 kohdassa säädettyä amalgaamijätteen jätehuollon järjestämistä koskevaa velvollisuutta, 11 artiklassa säädettyä suurista lähteistä peräisin olevan jätteen loppukäsittelyä koskevaa vaatimusta taikka laiminlyö 12 artiklassa tai 14 artiklan 4 kohdassa säädetyn tietojen toimittamista koskevan velvollisuuden taikka

24) rikkoo aluskierrätysasetuksen 7 artiklassa säädettyä velvoitetta laatia alukselle aluskierrätysuunnitelma,

23) rikkoo elohopea-asetuksen 4 artiklan 1 kohdassa säädettyä tuontia jätteenä loppukäsittelyä varten koskevaa rajoitusta, 10 artiklan 4 kohdassa säädettyä velvollisuutta varustaa hammashoitolaitos vaatimuksenmukaisella amalgaamin erottimella tai amalgaamin erottimen huoltoa koskevaa vaatimusta tai 6 kohdassa säädettyä amalgaamijätteen jätehuollon järjestämistä koskevaa velvollisuutta, 11 artiklassa säädettyä suurista lähteistä peräisin olevan jätteen loppukäsittelyä koskevaa vaatimusta taikka laiminlyö 12 artiklassa tai 14 artiklan 4 kohdassa säädetyn tietojen toimittamista koskevan velvollisuuden,

24) rikkoo aluskierrätysasetuksen 7 artiklassa tai tämän lain 108 b §:ssä säädettyä velvoitetta laatia alukselle aluskierrätysuunnitelma taikka

25) rikkoo 108 c §:ssä säädettyä velvoitetta ilmoittaa aluskierrätyksen loppuunsaattamisesta viranomaiselle,

Voimassa oleva laki

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, jätelain rikkomisesta sakkoon.

Ehdotus

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, jätelain rikkomisesta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

11.

Laki

ympäristönsuojelulain 169 ja 221 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ympäristönsuojelulain (527/2014) 221 a §, sellaisena kuin se on laeissa 327/2016
ja 627/2017, sekä
lisätään 169 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1166/2018, uusi 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

169 §

*Tarkastus onnettomuus-, häirtä- ja
rikkomustilanteissa*

169 §

*Tarkastus onnettomuus-, häirtä- ja
rikkomustilanteissa*

*Jos kyse on turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä Hongkongissa 15 päivänä toukokuuta vuonna 2009 tehdyn Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä **Hongkongin yleissopimus**, 9 artiklan 4 kohdassa tai 10 artiklan 1 kohdan 2 alakohdassa tarkoitetusta aluskierrätyslaitokselle tehtävästä tarkastuksesta tai yleissopimuksen velvoitteiden rikkomisesta, valvontaviranomaisen ja työsuojeluviranomaisen on liikesalaisuutta koskevien salassapitosäännösten estämättä toimitettava yleissopimuksessa edellytetyt tarkastusta, tarkastuksen johdosta toteutettuja toimia ja yleissopimuksen rikkomista koskevat tiedot englannin kielellä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle raportointia varten. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on toimitettava ilmoituksen tehneelle sopimuspuolelle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle Hongkongin yleissopimuksen 9, 10 ja 12 artiklan mukaisesti tiedot aluskierrätyslaitosta koskevien velvoitteiden rikkomisesta ja niiden johdosta toteutetuista toimista. Valvontaviranomaisen ja työsuojeluviranomaisen on ilmoitettava myös*

aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013, jäljempänä aluskierrätysasetus, 21 artiklan mukaisesti rikkomuksista, jotka koskevat aluskierrätyslaitosta ja rikkomusten johdosta toteutetuista toimista Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka toimittaa tiedot mainitun artiklan mukaisesti Euroopan komissiolle.

221 a §

Alusten purkamista koskevat erityissäännökset

Käsiteltäessä tämän lain mukaista lupasiaa, joka koskee sellaista laitosta, jossa puretaan *aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 soveltamisalaan* kuuluvia aluksia, on otettava huomioon mainitun asetuksen 13 artiklassa säädetty ympäristönsuojeluun liittyvät vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun *asetuksen 14 artiklan mukaisen* luvan myöntäminen edellyttää sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, että työsuojeluviranomainen katsoo lausunnossaan, että aluspurkamo täyttää *asetuksen* työsuojelua koskevat vaatimukset ja puoltaa luvan myöntämistä. Lupa on peruutettava kun työsuojeluviranomainen katsoo, että *asetuksen* työsuojelua koskevat vaatimukset eivät enää täyty. Työsuojeluviranomainen valvoo aluspurkamon osalta työsuojelua koskevien säännösten noudattamista siten kuin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan

221 a §

Alusten purkamista koskevat erityissäännökset

Käsiteltäessä tämän lain mukaista lupasiaa, joka koskee sellaista laitosta, jossa puretaan *aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan* kuuluvia aluksia, on otettava huomioon mainitun asetuksen 13 artiklassa säädetty ympäristönsuojeluun liittyvät vaatimukset. Lisäksi jos laitoksessa puretaan *Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan* kuuluvia aluksia, on laitoksella oltava mainitun yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa *aluskierrätystä*. *Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa myönnetään, jos laitos täyttää yleissopimuksen liitteen 16–23 säännössä määrätyt ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset.*

Edellä 1 momentissa tarkoitetun luvan myöntäminen edellyttää sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, että työsuojeluviranomainen katsoo lausunnossaan, että *laitos* täyttää *aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen* työsuojelua koskevat vaatimukset. Työsuojeluviranomainen valvoo *aluskierrätyslaitoksen osalta* työsuojelua koskevien säännösten noudattamista soveltaen, mitä työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa (44/2006) säädetään. Sen lisäksi, mitä tämän lain 93 §:ssä säädetään, lupa harjoittaa *aluskierrätystä* on peruutettava, kun työsuojeluviranomainen

Voimassa oleva laki

työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa (44/2006) säädetään.

Ehdotus

katsoo, että työsuojelua koskevat vaatimukset eivät enää täyty.

Edellä I momentissa tarkoitettu Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä voidaan myöntää enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Jos lupa myönnetään, laitoksen ympäristölupaan on liitettävä Hongkongin yleissopimuksen lisäyksessä 5 olevan mallin mukainen lupa suomeksi ja englanniksi.

Aluehallintoviraston on ilmoitettava aluskierrätyslaitoksille myönnettyistä luvista ja lupien muutoksista Euroopan komissiolle aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisesti ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle Hongkongin yleissopimuksen 7 ja 12 artiklan mukaisesti. Tiedot on toimitettava myös ympäristöministeriölle.

Tämä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

12.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentin 1 kohta, sellaisena kuin se on laissa 1183/2023, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu;

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös:

1) merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitettu kasvihuonekaasuintensiteettimaksu ja mainitun luvun 2 §:ssä tarkoitettu maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu;

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Muut liitteet
(lakiehdotuksen 6
liitteet)
Liite 1

Öljypäästömaksu () aluksen bruttovetoisuuden perusteella

| Öljypäästö litroissa | Aluksen bruttovetoisuus | | | |
|---|-------------------------|--------------|----------------|-----------|
| | <3 001 | 3 001–15 000 | >15 000–50 000 | >50 000 |
| vähemmän kuin 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 € |
| sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta, joka ylittää 1 000 litraa | 684 € | 1 027 € | 1 369 € | 1 711 € |
| 26 000 | 25 667 € | 38 501 € | 51 335 € | 64 168 € |
| sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta, joka ylittää 26 000 litraa | 684 € | 1 027 € | 1 369 € | 2 053 € |
| 101 000 | 77 002 € | 115 503 € | 154 004 € | 218 172 € |
| sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta, joka ylittää 101 000 litraa | 171 € | 257 € | 342 € | 513 € |
| > 501 000 | 145 448 € | 218 172 € | 290 896 € | 423 510 € |
| sekä jokaiselta alkavalta 1 000 litralta, joka ylittää 501 000 litraa | 86 € | 128 € | 171 € | 257 € |

Liite 2

A. Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen laskentakaavat

a) Aluksen vaatimustenmukaisuustase uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteetin osalta on laskettava seuraavalla kaavalla:

$$\begin{aligned} & \text{Vaatimustenmukaisuustase [gCO}_{2\text{eq}}\text{]} \\ & = (\text{GHGIE}_{\text{target}} - \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \left[\sum_i^{\text{nfuel}} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \right] \end{aligned}$$

jossa:

gCO_{2eq}

Hiilidioksidiekvivalentti grammoissa

| | |
|------------------|---|
| $GHGIE_{target}$ | 4 artiklan 2 kohdan mukainen aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin raja-arvo |
| $GHGIE_{actual}$ | Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin vuotuinen keskiarvo asianomaisella raportointikaudella |

Jos alus kuuluu jääluokkaan IC, IB, IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan, yhtiö voi joulukuun 31 päivään 2034 asti pyytää, että jääolosuhteissa kulkemisesta johtuva lisäenergiankulutus jätetään pois.

Jos alus kuuluu jääluokkaan IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan, yhtiö voi pyytää, että aluksen teknisistä ominaisuuksista johtuva lisäenergiankulutus jätetään pois.

Molemmissa tapauksissa, joissa lisäenergiankulutus jätetään pois, edellä esitettyä vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa polttoaineen massan M_i arvot korvataan liitteessä V määritellyllä polttoaineen mukautetulla massalla M_{iA} ja vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa käytettävä $GHGIE_{actual}$ -arvo lasketaan uudelleen vastaavilla M_{iA} -arvoilla.

b) Aluksen vaatimustenmukaisuustase mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien liikenteen polttoaineiden alatavoitteen osalta on laskettava seuraavalla kaavalla:

$$CB_{RFNBO}[MJ] = \left(0,02 \times \left(\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i \right)$$

jossa

| | |
|---------------------------------------|--|
| CB_{RFNBO} | Vaatimustenmukaisuustase megajouleina (MJ) 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitteiden osalta |
| $\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$ | Muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista polttoaineista ja/tai polttoaineista, joilla saadaan 5 artiklassa tarkoitettuja vastaavia kasvihuonepäästöjen vähennyksiä, käytetyn energian vuotuinen määrä |

B. Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteettimaksun laskentakaava

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteettimaksun määrä lasketaan seuraavasti:

a) Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu aluksen kasvihuonekaasuintensiteetin vaatimustenmukaisuustaseen osalta uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti

$$\text{Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu} = \frac{|\text{Vaatimustenmukaisuustase}|}{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$$

jossa

| | |
|-----------------------------------|---|
| Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu | Lain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklan mukaista kasvihuonekaasuintensiteettitavoitetta koskevaan vaatimustenmukaisuustaseeseen perustuvan maksun rahamäärä euroina |
| Vaatimustenmukaisuustase | Tämän liitteen A osan kaavojen mukaan laskettava aluksen kasvihuonekaasuintensiteetin vaatimustenmukaisuustaseen absoluuttinen arvo |
| $GHGIE_{actual}$ | Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin vuotuinen keskiarvo asianomaisella raportointikaudella |

b) Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevan alatavoitteen osalta

Jos aluksen muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden vaatimustenmukaisuustaseen arvo on positiivinen, kasvihuonekaasuintensiteettimaksun määrä lasketaan seuraavasti:

$$\begin{aligned} & \text{Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu} \\ & \text{(muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet)} \\ & = \frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d \end{aligned}$$

jossa

| | |
|-----------------------------------|---|
| Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu | Lain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaista muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön alatavoitetta koskevaan vaatimustenmukaisuustaseeseen perustuvan maksun rahamäärä euroina |
| CB_{RFNBO} | Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden vaatimustenmukaisuustaseen arvo |
| P_d | Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja aluksen laitteistojen kanssa yhteensopivien fossiilisten polttoaineiden hintaero |