HE 248/2009 vp

Hallituksen esitys Eduskunnalle alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun I ja II liitteen sekä alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta vuonna 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen hyväksymisestä ja laeiksi niiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä merenkulun ympäristönsuojelulaiksi ja öljyvahinkojen torjuntalaiksi sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun öljyä koskevan I liitteen ja uudistetun haitallisia nestemäisiä aineita koskevan II liitteen siltä osin, kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan. Uudistetut liitteet hyväksyttiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa lokakuussa 2004. Uudistettu I liite sisältää lähinnä teknisluontoisia muutoksia. Uudessa II liitteessä on muutettu vaarallisten aineiden luokitusjärjestelmää ja tehty eräitä teknisiä tarkennuksia.

Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan myös lait liitteiden lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi uusien liitteiden edellyttämien muutosten tekemistä tässä esityksessä ehdotettavaan merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön kokonaisuudistukseen.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi, että eduskunta hyväksyisi vuoden 2001 kansainvälisen yleissopimuksen alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta siltä osin kuin määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Yleissopimus tehtiin Lontoossa lokakuussa 2001 järjestetyssä diplomaattikonferenssissa. Eduskunnan hyväksyttäväksi ehdotetaan myös laki yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esityksessä ehdotetaan lisäksi yleissopimuksen edellyttämien muutosten tekemistä tässä esityksessä ehdotettavaan merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön kokonaisuudistukseen.

Kansainvälisellä yleissopimuksella alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta kielletään alusten käsittely biosideina toimivilla orgaanisilla tinayhdisteillä ja mahdollistetaan muidenkin aluksissa käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kieltäminen yleissopimuksessa määriteltyjä menettelyjä noudattaen. Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraumin kesäkuussa 2002.

Esityksessä ehdotetaan lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön lakiteknistä uudistamista siten, että alusten tavanomaisesta käytöstä aiheutuvista haitallisten aineiden päästöistä säädettäisiin uudessa merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnasta öljyvahinkojen torjuntalaissa. Laeilla annettaisiin perustuslain kannalta lakiteknisesti asianmukaiset ja merensuojelutavoitteiden kannalta tehokkaat ja toimivat uudet säännökset asiasisällön jäädessä pääosin ennalleen. Lakien rakennetta muutettaisiin, jotta Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet sekä Euroopan yhteisön säädökset voitaisiin tulevaisuudessa sisällyttää Suomen lainsäädäntöön nykyistä selkeämmin. Samalla kumottaisiin laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä sekä laki maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta niihin myöhem-

min tehtyine muutoksineen. Ehdotuksessa on myös otettu huomioon liikennehallinnon ehdotetusta virastouudistuksesta johtuvat muutokset.

Uudistettu I ja II liite ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Suomi on ilmoittanut IMO:lle, että muutokset tulevat Suomen osalta voimaan vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen.

Kansainvälinen yleissopimus alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta tuli kansainvälisesti voimaan 17 päivänä syyskuuta 2008. Yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan kolmen kuukauden kuluttua Suomen hyväksymiskirjan tallettamispäivämäärästä.

Uudistetun I ja II liitteen voimaansaattamislait on tarkoitus saattaa voimaan tasavallan presidentin asetuksella mahdollisimman pian niiden hyväksymisen jälkeen.

Kansainvälistä yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta koskeva voimaansaattamislaki on tarkoitettu tulemaan voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kuin yleissopimus tulee Suomen osalta kansainvälisesti voimaan.

Merenkulun ympäristönsuojelulaki ja öljyvahinkojen torjuntalaki sekä muut kokonaisuudistukseen liittyvät lait on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana 1 päivänä tammikuuta 2010 samanaikaisesti liikennehallinnon virastouudistusta koskevan lainsäädännön kanssa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
SISÄLLYS....3
YLEISPERUSTELUT....6
1 JOHDANTO....6
2 NYKYTILA....6
2.1 Kansainvälinen kehitys....6
2.2 Euroopan yhteisön lainsäädäntö....10
2.3 Kansallinen lainsäädäntö ja käytäntö....13
2.4 Nykytilan arviointi....15
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET....15
3.1 Tavoitteet....15
3.2 Keskeiset ehdotukset....16
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET....20
4.1 Taloudelliset vaikutukset....20
4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset....21
4.3 Ympäristö- ja terveysvaikutukset....22
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset....22
5 ASIAN VALMISTELU....23
5.1 Valmisteluvaiheet ja aineisto....23
5.2 Lausunnot....23
5.3 Jatkovalmistelut....23
5.4 AFS-yleissopimuksen valmistelu....24
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ....24
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT....25
1 ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN LIITTYVÄN VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJAN UUDISTETTU I JA II LIITE....25
1.1 MARPOL 73/78 –yleissopimuksen öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva I liite ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön....25
1.2 MARPOL 73/78-yleissopimuksen haitallisia nestemäisiä aineita koskeva II liite ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön....28
1.3 Kansainvälinen yleissopimus alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön....30
2 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT....37
2.1 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettuun I liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta....37
2.2 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettuun II liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta....37
2.3 Laki alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvonnasta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta....38
2.4 Merenkulun ympäristönsuojelulaki....38
1 luku **Yleiset säännökset**....38
2 luku **Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen**....50
3 luku **Öljypäästömaksu**....55

4 luku **Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen**.....55
5 luku **Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen**.....62
6 luku **Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen** 67
7 luku **Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen** 71
8 luku **Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet** 78
9 luku **Jätteiden vastaanotto satamassa**.....79
10 luku **Jätteiden jättäminen satamaan**.....84
11 luku **Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**.....88
12 luku **Valvonta ja hallintopakko** 89
13 luku **Erinäiset säännökset** 95
2.5 Öljyvahinkojen torjuntalaki 103
Yleistä.....103
1 luku **Yleiset säännökset** 103
2 luku **Viranomaiset ja niiden tehtävät**.....106
3 luku **Öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmat** 111
4 luku **Öljyn varastoijan ja sataman pitäjän velvollisuudet** 111
5 luku **Öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjunta** 113
6 luku **Valvonta, hallintopakko ja muutoksenhaku**.....118
7 luku **Viranomaisen tiedonsaanti ja salassapitovelvollisuus** 119
8 luku **Erinäiset säännökset** 122
2.6 Laki öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta 125
2.7 Laki merensuojelulain muuttamisesta.....126
2.8 Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....127
2.9 Laki Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta 128
2.10 Laki jätelain muuttamisesta.....129
2.11 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta 129
2.12 Laki rikoslain muuttamisesta 129
2.13 Laki tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain muuttamisesta.....130
2.14 Laki Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain muuttamisesta 130
2.15 Laki pelastuslain muuttamisesta 131
2.16 Laki meripelastuslain muuttamisesta 132
2.17 Laki puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta.....132
3 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET 132
4 VOIMAANTULO.....133
5 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....134
AFS-yleissopimus 135
LAKIEHDOTUKSET 143
alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun I liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....143
alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun II liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....144

alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvonnasta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta 145
Merenkulun ympäristönsuojelulaki 146
Öljyvahinkojen torjuntalaki 179
öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta 190
merensuojelulain 2 ja 13 §:n muuttamisesta 191
ympäristönsuojelulain muuttamisesta 192
Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta 194
jätelain 73 a §:n muuttamisesta 195
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 3 §:n muuttamisesta 196
rikoslain muuttamisesta 197
tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta 198
Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 3 ja 21 §:n muuttamisesta 199
pelastuslain 1 ja 69 §:n muuttamisesta 200
meripelastuslain 4 §:n muuttamisesta 201
puolustusvoimista annetun lain 11 §:n muuttamisesta 202
LIITE 203
RINNAKKAISTEKSTI 203
öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta 203
merensuojelulain 2 ja 13 §:n muuttamisesta 205
ympäristönsuojelulain muuttamisesta 206
Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta 208
jätelain 73 a §:n muuttamisesta 209
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 3 §:n muuttamisesta 210
rikoslain muuttamisesta 211
tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta 213
Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 3 ja 21 §:n muuttamisesta 214
pelastuslain 1 ja 69 §:n muuttamisesta 215
meripelastuslain 4 §:n muuttamisesta 217
puolustusvoimista annetun lain 11 §:n muuttamisesta 218

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Merenkulku on luonteeltaan kansainvälistä toimintaa ja merenkulun ympäristönsuojelu on jo noin 50 vuoden ajan perustunut keskeisiltä osiltaan kansainvälisiin sopimuksiin, joista on päätetty maailmanlaajuisella tai alueellisella tasolla. Kauppamerenkulun ja huviveneilyn lisääntyminen on merkittävästi kasvattanut vesiin, ilmaan ja rantoihin kohdistuvaa rasitusta. Huomiota on tämän vuoksi kiinnitetty yhä enemmän alusten tavanomaisesta käytöstä aiheutuvien ympäristö- ja terveyshaittojen vähentämiseen. Keskeisin meriympäristönsuojelua koskeva instrumentti on IMO:ssa vuonna 1973 tehty alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva kansainvälinen yleissopimus sekä siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja liitteineen (SopS 51/1983), jäljempänä MARPOL 73/78 -yleissopimus.

MARPOL 73/78 –yleissopimus liitteineen muodostaa yhdessä IMO:n ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 hyväksymän yleissopimuksen (SOLAS) ja sen liitteiden kanssa käytännöllisesti katsoen kaikkialla maailmassa sovellettavien kansainvälisten velvoitteiden perustan. IMO:ssa kehitetään jatkuvasti aluksia koskevia ympäristömääräyksiä.

Vuonna 2001 IMO:ssa hyväksyttiin puolestaan kansainvälinen yleissopimus alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta, jäljempänä AFS-yleissopimus.

Viime vuosina myös Euroopan yhteisö on kehittänyt merenkulun ympäristönsuojelua koskevaa lainsäädäntöä. Yhteisölainsäädäntö perustuu pääosin IMO:ssa sovittuihin säännöksiin. Itämeren maat ovat myös pitkään tehneet yhteistyötä Itämeren suojelukomission (HELCOM) puitteissa alusten aiheuttamien haittojen vähentämiseksi osana Itämeren tervehdyttämistä. Itämeren maiden vuonna 2007 hyväksymään Itämeren toimintaohjelmaan (Baltic Sea Action Plan), jolla pyritään palauttamaan Itämeren hyvä tila vuoteen 2021 mennessä, on myös sisällytetty merenkulkuosio lukuisine toimenpide-esityksineen.

Maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen ja aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjunta on kehittynyt merkittävästi runsaan kolmenkymmenen vuoden kuluessa. Kuntien ja valtion viranomaisten toiminnalliset ja kalustolliset valmiudet ovat varsin tyydyttävällä tasolla. Alati lisääntyvät öljykuljetukset Venäjän Suomenlahden rannalla sijaitsevista satamista aiheuttavat kuitenkin uusia haasteista torjuntavalmiudelle. Merialueella tapahtuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunta perustuu kansainvälisiin monenkeskisiin ja kahdenvälisiin sopimuksiin ja sopimusten mukaiseen yhteistyöhön ja keskinäiseen avunantoon vahinkotapauksissa.

2 Nykytila

2.1 Kansainvälinen kehitys

MARPOL 73/78 –yleissopimus sekä I ja II liite

MARPOL 73/78-yleissopimus tuli kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan 2 päivänä lokakuuta 1983. Yleissopimus sisältää määräyksiä öljystä ja öljyisistä seoksista, irtolastina kuljetettavista nestemäisistä aineista, meriympäristölle vaarallisista pakatuista aineista, aluksista tulevista käymäläjätevesistä ja kiinteistä jätteistä sekä määräyksiä ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Yleissopimuksen päästörajoitukset ovat tiukempia yleissopimuksessa määritellyillä erityisalueilla, kuten Itämeren alueella.

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen ja sen liitteiden määräyksillä on pyritty vähentämään alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvia vaarallisia tai haitallisia päästöjä veteen tai ilmakehään. Yleissopimuksessa on nykyään kuusi liitettä. Yleissopimuksen I liite sisältää öljyä koskevat määräykset, II liite sisältää määräykset haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamisesta irtolastina, III liite

sisältää määräykset haitallisten aineiden kuljettamisesta pakattuna, IV liite sisältää käymäläjätevesiä koskevat määräykset, V liite kiinteitä jätteitä koskevat määräykset ja VI liite aluksista ilmaan ja sitä kautta osaksi myös mereen kohdistuvat päästöt. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteet I—VI ovat kaikki tulleet kansainvälisesti voimaan. Suomi on liitteiden osapuoli niiden alkuperäisessä muodossa. Nykyinen alusjätelainsäädäntö perustuu yleissopimukseen ja sen I, II ja IV—VI liitteeseen. Vaarallisten aineiden kuljettamisesta pakattuna säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994).

Itämeren alueen herkkyys ja kuormittuneisuus on otettu huomioon MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, V ja VI liitteissä. Itämeri on liitteissä määritelty öljyn ja kiinteiden jätteiden osalta erityisalueeksi sekä rikkipäästöjen osalta Pohjanmeren ja Englannin kanaalin tavoin rikin oksidipäästöjen erityisalueeksi.

MARPOL 73/78 -yleissopimusta on muutettu sen voimaantulon jälkeen lukuisia kertoja. Muutokset käsitellään ja hyväksytään IMO:n merellisen ympäristön suojelukomiteassa (Marine Environment Protection Committee), jäljempänä MEPC.

MARPOL 73/78-yleissopimuksen öljyä koskeva I liite

Alkuperäinen öljyä koskeva I liite tuli voimaan MARPOL 73/78 –yleissopimuksen voimaantulon myötä 2 päivänä lokakuuta 1983. Liitteessä säädetään öljyn ja öljypitoisten seosten päästökielloista ja –rajoituksista sekä näiden sääntöjen noudattamiseksi vaadittavista aluksen rakenteista ja varusteista. Liitteessä on määräyksiä myös öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta todistuskirjasta, jonka sopimuspuolena olevan lippuvaltion hallinto antaa todettuaan, että alus täyttää I liitteen öljyn kuljettamista varten annetut rakenne- ja varustemääräykset. Liitteeseen sisältyy määräyksiä myös öljypitoisten seosten käsittely- ja valvontalaitteista ja niitä koskevista tyyppihyväksynnöistä. Liitteessä määrätään myös valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalta ja siinä olevista ilmoitusvelvollisuuksista viranomaisille sekä velvollisuudesta pitää öljypäiväkirjaa.

Liitettä on muutettu lukuisia kertoja sen voimaantulon jälkeen. MEPC hyväksyi 15 päivänä lokakuuta 2004 kokonaan uudistetun I liitteen päätöslauselmalla MEPC.117(52) ja se tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Suomi ilmoitti 29 päivänä kesäkuuta 2006 nootilla tallettajana toimivalle IMO:lle, että uudistetun liitteen hyväksyminen vaatii Suomen osalta nimenomaisen hyväksymisen, koska se sisältää lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja edellyttää siten eduskunnan suostumusta.

Uudistetun liitteen sisältöä selostetaan tarkemmin jäljempänä liitettä koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä ehdotetun merenkulun ympäristösuojelulain yksityiskohtaisissa perusteluissa.

MARPOL 73/78-yleissopimuksen haitallisia nestemäisiä aineita koskeva II liite

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen haitallisia nestemäisiä aineita koskeva II liite sisältyi jo alkuperäiseen MARPOL 73/78 -yleissopimukseen. Liite uudistettiin vuonna 1985. Muutos tuli kansainvälisesti voimaan vuonna 1987 ja saatettiin tuolloin myös Suomen osalta voimaan (SopS 20/1987). MEPC hyväksyi 15 päivänä lokakuuta 2004 kokonaan uudistetun II liitteen päätöslauselmalla MEPC.118(52). Liite tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Suomi ilmoitti 29 päivänä kesäkuuta 2006 nootilla tallettajana toimivalle IMO:lle, että uudistetun liitteen hyväksyminen vaatii Suomen osalta nimenomaisen hyväksymisen ja edellyttää eduskunnan suostumusta.

Liitteen II uudistuksessa muutettiin haitallisten aineiden luokittelu niiden ympäristövaarallisuuden mukaan aikaisemmasta neliportaisesta A, B, C, D –luokituksesta X, Y, Z -luokitukseen. Liitteessä määrätään kyseisiin luokkiin kuuluvien aineiden käsittely-, merkitsemis- ja päästövaatimuksista. Liitteessä määrätään myös aluksella pidettävästä tyhjennys- ja pesuoperaatioita koskevasta menettelytapaohjekirjasta, lastin lastaus-, tyhjennys- pesu- ja siirtotoimenpiteitä koskevasta lastipäiväkirjasta sekä valmiussuunnitel-

masta kemikaalien aiheuttaman meriympäristövahingon varalle.

Vaarallisia aineita irtolastina kuljettavien alusten rakenteista ja laitteista määrätään IBC-säännöstössä, joka myös uudistettiin IMO:n meriturvallisuuskomitean samansisältöisillä päätöslauselmilla MSC.119(52) ja MSC.176(79). Uudistettu IBC-säännöstö tuli kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. IBC-koodi on tarkoitus hyväksyä ja saattaa voimaan II liitteen kansallisen voimaantulon jälkeen SOLAS-yleissopimuksen VII-luvun B-osan ja MARPOL 73/78-yleissopimuksen II liitteen perusteella. Uudistetun II liitteen sisältöä on selostettu tarkemmin liitteen yksityiskohtaisissa perusteluissa sekä merenkulun ympäristönsuojelulain yksityiskohtaisissa perusteluissa.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva VI liite

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen ilman pilaantumista koskeva VI liite hyväksyttiin syyskuussa 1997 ja se tuli voimaan kansainvälisesti ja myös Suomen osalta 19 päivänä toukokuuta 2005 (SopS 32—33/2005). Liitteessä määrätään ilman ja sitä kautta myös meren pilaantumisen ehkäisemisestä. Liite sisältää muun muassa alusten typen oksidien ja rikin oksidien päästörajoituksia. Laivadieselmoottoreiden pakokaasupäästöjä on liitteessä rajoitettu määräämällä typen ja rikin oksidipäästöjä koskevia rajoituksia. Rikin oksidipäästöjä pyritään rajoittamaan polttoaineen rikkipitoisuutta alentamalla. Liitteen mukaisia erityisvalvonta-alueita, joihin sovelletaan tiukempaa rikkipitoisuusrajaa, ovat tällä hetkellä Itämeri, Pohjanmeri ja Englannin kanaali.

Kansainvälisen merenkulun volyymin kasvaessa aikaisemmin hyväksytyt toimenpiteet eivät ole enää riittäviä meriympäristön suojelemiseksi ja terveyshaittojen vähentämiseksi. IMO hyväksyi tämän vuoksi yksimielisesti 9 päivänä lokakuuta 2008 ilmansuojeluliitteen kokonaisuudistuksen, jolla tiukennetaan huomattavasti alusten typenoksidi- ja rikinoksidipäästöjä. Hallituksen esitys uudistetun VI liitteen hyväksymisestä on tarkoitus tuoda eduskunnalle syksyllä 2009.

Helsingin sopimus ja Itämeren suojelu

Itämeren rannikkovaltioiden vuonna 1974 hyväksymä Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskeva yleissopimus, jäljempänä vuoden 1974 Helsingin sopimus ja sen merenkulkua koskeva IV liite olivat ensimmäinen Suomea sitovista kansainvälisistä instrumenteista, joka vaikutti yksityiskohtaisesti Suomen alusjätelainsäädännön syntyyn ja kehitykseen sekä sen sisältöön. Sopimus tuli Suomessa voimaan ennen MARPOL 73/78 -yleissopimusta, ja alkuperäinen laki aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979), jäljempänä alusjätelaki, säädettiin nimenomaan Helsingin sopimuksen määräysten täytäntöön panemiseksi.

Vuoden 1992 Helsingin sopimus korvasi vuoden 1974 Helsingin sopimuksen. Helsingin sopimuksen tarkoituksena on valvoa ja rajoittaa Itämeren rantavaltioiden valuma-alueilta jokien mukana mereen tulevia haitallisia päästöjä ja merellä ihmisen toiminnasta aiheutuvia haitallisia päästöjä. Sopimuksen allekirjoittajia ovat kaikki Itämeren rantavaltiot ja Euroopan yhteisö. Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaan käymäläjätevesiä koskevat päästömääräykset on ulotettu koskemaan kaikkia aluksia, myös huviveneitä. Vuoden 1992 Helsingin sopimuksen IV liitteeseen sisältyvät myös alusjätteiden jättöpakkoa ja ilmoitusvelvollisuutta koskevat säännöt laittomien alusjätepäästöjen ehkäisemiseksi ja valvonnan kehittämiseksi. HELCOM:n suosituksissa on annettu ohjeita muun muassa ei-erityismaksua -järjestelmästä, rangaistusten harmonisoinnista, satamien velvollisuudesta laatia jätehuoltosuunnitelmia sekä alusjätteiden asianmukaisesta loppukäsittelystä ja sijoituksen kehittämisestä.

Itämeren ympäristön heikon tilan sekä Itämeren ympäristöön kohdistuneiden uhkien lisääntymisen takia HELCOM on toiminut aloitteellisesti Itämeren rantavaltioihin ja Euroopan unioniin nähden sekä myös IMO:oon nähden, joiden päätösten kautta useat HELCOM:n ehdotukset ovat toteutuneet.

Helsingin sopimus ja sen muutokset liitteineen on saatettu Suomessa lailla voimaan ja ne ovat Suomea sitovia kansainvälisiä vel-

voitteita. HELCOM:n suositukset sen sijaan eivät ole sellaisenaan Suomea sitovia, vaan Suomen on saatettava ne erikseen osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Helsingin sopimuksen määräyksiä ja HELCOM-suosituksia on selostettu tarvittaessa jäljempänä tarkemmin asianomaisen merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksen yksityiskohtaisten perustelujen yhteydessä.

Alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta tehty vuoden 2001 kansainvälinen yleissopimus (AFS-yleissopimus)

Alukset kulkevat vedessä nopeammin ja kuluttavat vähemmän polttoainetta, jos niiden runko on puhdas ja sileä, eikä siihen ole kiinnittynyt likaavia eliöitä, kuten merirokkoja, laivakotiloita, leviä ja nilviäisiä. Siksi alusten pinnoilla käytetään kiinnittymisenesto- eli antifouling-järjestelmiä. Kemianteollisuus kehitti 1960-luvulla tehokkaita ja tehoonsa nähden edullisia kiinnittymisenestomaaleja, joissa käytettiin metalliyhdisteitä, erityisesti orgaanista tinayhdistettä tributyylitinaa (TBT). 1970-luvulle tultaessa useimpien valtamerialusten rungoissa oli jo TBT-maaleja.

Tieteelliset tutkimukset ovat osoittaneet, että alusten kiinnittymisenestojärjestelmissä käytetyillä orgaanisilla tinayhdisteillä ja erityisesti TBT:llä voi olla vakavia haittavaikutuksia ekologisesti ja taloudellisesti tärkeisiin merieliöihin. Myös ihmisten terveys voi vaarantua TBT:lle altistuneiden merikalojen ja -äyriäisten syönnin seurauksena.

IMO:n yleiskokous vaati marraskuussa 1999 antamassaan päätöslauselmassa A.895(21), että kiinnittymisenestojärjestelmissä biosideina toimivien orgaanisten tinayhdisteiden käyttö alusten käsittelyssä kiellettäisiin maailmanlaajuisesti 1 päivään tammikuuta 2003 mennessä ja että aluksissa ei saisi olla lainkaan käytössä näitä orgaanisia tinayhdisteitä 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi IMO:ssa hyväksyttiin 5 päivänä lokakuuta 2001 AFS-yleissopimus. Suomi allekirjoitti sopimuksen 12 päivänä kesäkuuta 2002. Yleissopimus tuli voimaan 17 päivänä syyskuuta 2008.

AFS-yleissopimus on puiteyleissopimus, joka mahdollistaa aluksissa käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kieltämisen sopimuksessa määriteltyjä menettelyjä noudattaen. Tässä vaiheessa sopimuksella kielletään ainoastaan alusten käsittely orgaanisilla tinayhdisteillä.

AFS-yleissopimuksessa kielletään kaikkien sopimuspuolten lipun tai niiden hallinnon alla purjehtivien alusten käsitteleminen orgaanisia tinayhdisteitä, mukaan lukien TBT-yhdisteitä, sisältävillä maaleilla tai pinnoitteilla 1 päivästä tammikuuta 2003 alkaen. Myöskään sopimuspuolten ulkopuolelta tulevia aluksia ei saa käsitellä sopimuspuolen satamassa, telakalla tai avomeriterminaalissa näitä yhdisteitä sisältävillä maaleilla tai pinnoitteilla.

Sopimuspuolen lipun tai hallinnon alla purjehtivilla aluksilla tai sopimuspuolen satamaan, telakalle tai avomeriterminaaliin saapuvalla aluksella ei saa olla 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen orgaanisia tinayhdisteitä sisältäviä maaleja tai pinnoitteita rungossaan, ulkoisissa osissaan tai pinnoissaan tai niillä tulee olla maalipeite, joka muodostaa esteen orgaanisen tinayhdisteen liukenemiselle.

AFS-yleissopimuksen neuvotellut IMO:n diplomaattikonferenssi hyväksyi samalla neljä päätöslauselmaa. Ensimmäisessä päätöslauselmassa kehotetaan kaikkia IMO:n jäsenvaltioita hyväksymään yleissopimuksen määräykset kiireellisesti. Samalla merenkulkualaa kehotetaan lopettamaan orgaanisten tinayhdisteiden kaupan pitäminen, myynti ja käyttö. Toisessa päätöslauselmassa kehotetaan IMO:a kehittämään ohjeet kiinnittymisenestojärjestelmien näytteidenottoa, alusten katsastuksia ja tarkastuksia varten. Kolmas päätöslauselma koskee kiinnittymisenestojärjestelmien hyväksymistä ja testausmenetelmiä ja neljäs päätöslauselma teknisen yhteistyön edistämistä eri tahojen välillä.

Torjuntaa koskevat sopimukset

Merellä tapahtuvien isohkojen öljyvahinkojen torjunta on perustunut 1970 –luvulta lähtien valtioiden väliseen yhteistyöhön. Yh-

teistyöstä on sovittu ensin alueellisesti Pohjoismaiden kesken ja myöhemmin Itämeren rantavaltioiden kesken. Myöhemmin torjuntavalmiudesta ja torjuntayhteistyöstä on sovittu maailmanlaajuisesti IMO:n puitteissa. Lisäksi Suomi sopi yhteistyöstä silloisen Neuvostoliiton ja myöhemmin Venäjän ja Viron kanssa. Yhteistyö on kattanut sekä öljyvahinkojen että kemikaalivahinkojen torjunnan merialueella.

Suomi on osapuolena tai allekirjoittajana seuraavissa kansanvälisissä torjuntavalmiutta ja torjuntayhteistyötä koskevissa sopimuksissa:

a) vuoden 1990 kansainvälinen yleissopimus öljyvahinkojen torjuntavalmiudesta, torjunnasta ja torjuntayhteistyöstä (ns. OPRC-yleissopimus) (SopS 32/1995,

b) vuoden 2000 pöytäkirja vaarallisista aineista aiheutuvien pilaantumisvahinkojen torjuntavalmiudesta, torjunnasta ja torjuntayhteistyöstä (ns. OPRC-HNS pöytäkirja),

c) vuoden 1992 Helsingin sopimuksen 14 artikla ja liite VI, jotka koskevat öljystä ja muusta haitallisesta aineesta aiheutuvien pilaantumisvahinkojen torjuntayhteistyötä,

d) vuoden 1993 sopimus Tanskan, Suomen, Islannin, Norjan ja Ruotsin välillä yhteistyöstä öljyn ja muiden haitallisten aineiden aiheuttaman meren pilaantumisen torjunnassa eli niin sanottu Kööpenhaminan sopimus (SopS 71—72/1998),

e) vuoden 1989 sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton hallituksen välillä yhteistyöstä torjuttaessa öljyn ja muiden vahingollisten aineiden aiheuttamaa Itämeren pilaantumista (SopS 54/1990, noottien vaihdolla on sovittu, että sopimus on voimassa Suomen ja Venäjän federation välisenä), sekä

f) sopimus Suomen tasavallan hallituksen ja Viron tasavallan hallituksen välillä yhteistyöstä torjuttaessa pilaantumisvahinkoja merellä (SopS 31/1995).

Edellä mainitut sopimukset velvoittavat sopimusmaan ylläpitämään riittävää omaa torjuntavalmiutta. Sopimusmaalla on ison öljyvahingon tapahduttua velvollisuus ilmoittaa vahingosta naapurimaille. Sillä on oikeus pyytää torjunta-apua muilta sopimusmailta. Vastavuoroisesti sopimusmaalla on velvollisuus pyrkiä mahdollisuuksiensa mukaan antamaan pyydettyä torjunta-apua. Ilmoitukset ja torjunta-avunpyynnöt tehdään suoraan toimivaltaisten viranomaisten kesken. Sopimukset velvoittavat säännöllisiin harjoituksiin ja tietojenvaihtoon.

Rantavaltion oikeudesta puuttua onnettomuuden kohteeksi joutuneeseen alukseen ja sen lastiin säädetään IMO:n puitteissa tehdyssä vuoden 1969 yleissopimuksessa väliintulosta öljysaasteonnettomuuksista aavalla merellä (SopS 62/1976) ja vuoden 1973 pöytäkirjassa väliintulosta aavalla merellä muista aineista kuin öljystä johtuvissa pilaantumistapauksissa (SopS 72/1986).

2.2 Euroopan yhteisön lainsäädäntö

Euroopan yhteisössä on viimeisten kymmenen vuoden aikana hyväksytty enenevässä määrin aluksia koskevia ympäristönsuojelusäännöksiä. Yhteisölainsäädäntö perustuu pääosin IMO:n instrumentteihin. Joidenkin määräysten osalta on myös annettu IMO:n määräyksiä tiukempia tai niitä täydentäviä säännöksiä. Yhteisölainsäädännön tarkoituksena on muun muassa tehostaa IMO:ssa hyväksyttyjen yleissopimusten soveltamista Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden alueilla, sekä saattaa Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden alueilla voimaan IMO:n yleissopimusten määräyksiä, jotka eivät vielä ole kansainvälisesti voimassa.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/33/EY direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta, jäljempänä rikkidirektiivi

EU:n rikkidirektiivi sisältää säännökset meriliikenteen polttoaineen laatuvaatimuksista ja niiden soveltamisesta. Toimivalta meriliikenteessä käytettävän polttoaineen laatuvaatimusten osalta on siten siirtynyt Euroopan yhteisölle. Direktiivin mukaan Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden velvollisuus on toteuttaa kaikki toimenpiteet sen varmistamiseksi, että meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta koskevia säännöksiä noudatetaan rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla, tällä hetkellä Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa, sekä

yhteisön satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa.

Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita ei saa direktiivin mukaan käyttää jäsenvaltion aluemerellä, talousvyöhykkeellä tai rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella, jos polttoaineiden rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia. Näitä vaatimuksia sovelletaan kaikkien lippujen alla purjehtiviin aluksiin, mukaan luettuina alukset, jotka ovat lähteneet matkaan yhteisön ulkopuolelta.

Rikin oksidipäästöjen valvonta-alueet on perustettu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön nojalla. Jäsenvaltioiden on vastattava valvonnasta ainakin niiden lipun alla purjehtivien alusten osalta ja jos kyseessä on rikin oksidipäästöjen valvonta-alueisiin rajautuva jäsenvaltio, kaikkien lippujen alla purjehtivien alusten osalta sinä aikana, jolloin ne ovat kyseisen jäsenvaltion satamassa. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa myös muita kansainvälisen merioikeuden mukaisia noudattamisen valvontatoimia muiden alusten osalta.

EY:n komissio valmistaa parhaillaan ehdotusta direktiivin muutoksesta, jolla sisällytettäisiin yhteisönoikeuteen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen vuonna 2008 hyväksytyn VI liitteen uudet määräykset meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuudesta.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa, jäljempänä alusjätedirektiivi

Alusjätedirektiivin tarkoituksena on edistää aluksilta peräisin olevien jätteiden toimittamista maihin. Alusjätedirektiivi on jo saatettu Suomessa voimaan, mutta lainsäädäntöä ehdotetaan tehostettavaksi asettamalla täsmällisempiä velvollisuuksia erityisesti huviveneiden kotisatamien jätehuollon järjestämiselle.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/35/EY alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista, jäljempänä alusjäterikosdirektiivi

Alusjäterikosdirektiivissä määritellään alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevat rikkomiset ja säädetään, että niistä on määrättävä tehokkaita, oikeussuhtaisia ja varoittavia seuraamuksia, joihin voi sisältyä rikosoikeudellisia tai hallinnollisia seuraamuksia. Direktiiviä täydennettiin puitepäätöksellä 005/667/YOS, jäljempänä alusjäterikospuitepäätös. EY-tuomioistuin kumosi puitepäätöksen 23 päivänä lokakuuta 2007 antamallaan tuomiolla asiassa C-440/05.

Komissio antoi 11 päivänä maaliskuuta 2008 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi alusjäterikosdirektiivin muuttamisesta EY-tuomioistuimen tuomion synnyttämän oikeudellisen tyhjiön täyttämiseksi täydentämällä alusjäterikosdirektiiviä kumotun alusjäterikospuitepäätöksen säännöksillä rikosoikeudellisista seuraamuksista. Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivatkin 21 päivänä lokakuuta 2009 direktiivin 2009/123/EY alusjäterikosdirektiivin muuttamiseksi.

Muutosdirektiivin mukaan alusten aiheuttamista päästörikoksista luonnollisille henkilöille määrättävien seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeussuhtaisia ja varoittavia rikosoikeudellisia seuraamuksia. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että oikeushenkilöt voidaan saattaa vastuuseen rikoksista, mutta oikeushenkilöiden osalta muutosdirektiivissä ei määritellä, olisiko seuraamusten oltava rikosoikeudellisia vai ei. Muutosdirektiivistä huolimatta Suomessa voitaisiin edelleen soveltaa hallinnollista öljypäästömaksujärjestelmää rikosoikeudellisen seuraamuksen vaihtoehtona yksittäistapauksissa.

Muutosdirektiivi julkaistiin EU:n virallisessa lehdessä 27 päivänä lokakuuta 2009, ja se tulee näin ollen voimaan 16 päivänä marraskuuta 2009. Direktiivin implementointiaika on 12 kuukautta voimaantulosta ja päättyy näin ollen 16 päivänä marraskuuta 2010. Muutosdirektiivi ei aiheuta muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 782/2003 orgaanisten tinayhdisteiden kieltämiseksi aluksissa, jäljempänä TBT-asetus

Euroopan yhteisö kielsi jo joulukuussa 1989 orgaanisten tinayhdisteiden käytön alusten rungon biologista likaantumista eh-

käisevinä biosideina alle 25 metrin pituisissa aluksissa yhteisön alueella neuvoston direktiivillä 89/677/ETY tiettyjen vaarallisten aineiden ja valmisteiden markkinoille saattamisen ja käytön rajoituksia koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä annetun direktiivin 76/769/ETY muuttamisesta kahdeksannen kerran. Käyttökieltoa laajennettiin ko. direktiivin muutoksella vuonna 1999 siten, että tinayhdisteiden käyttö kiellettiin kaikkien sisävesillä tai järvissä käytettäväksi tarkoitettujen alusten rungossa niiden pituudesta riippumatta. Vuonna 2002 käyttökiellolle ja markkinoille luovuttamiselle määrättiin edelleen lisärajoituksia velvoittamalla jäsenvaltiot kieltämään orgaanisia tinayhdisteitä, mukaan lukien TBT-yhdisteitä, biosideina sisältävien maalien markkinoille luovuttamisen ja käytön yhteisön alueella viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2003.

Koska direktiivin mukainen kielto ei koske yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten käsittelyä TBT-yhdisteillä yhteisön ulkopuolella eikä yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tulevia aluksia, jotka purjehtivat muun kuin jäsenvaltion lipun alla, komissio piti tarpeellisena kiellon ulottamista myös niihin. Toukokuussa 2003 voimaantulleella TBT-asetuksella kiellettiin TBT-yhdisteiden käyttö yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivilta aluksilta sekä kaikilta yhteisön jäsenvaltioiden satamiin saapuvilta aluksilta niiden lipusta riippumatta.

Aluksia, joilla oli 1 päivänä heinäkuuta 2003 tai sen jälkeen oikeus käyttää jäsenvaltion lippua ja joissa on otettu tai otetaan kyseisen päivämäärän jälkeen käyttöön uusi kiinnittymisenestojärjestelmä, ei ole saanut maalata orgaanisia tinayhdisteitä sisältävillä kiinnittymisenestomaaleilla 1 päivän heinäkuuta 2003 jälkeen. EU:n jäsenvaltioiden ja kaikkien muiden valtioiden lipun alla purjehtivien, jäsenvaltion satamaan saapuvien alusten rungossa tai ulkoisissa osissa ei saa olla TBT-yhdisteitä 1 päivästä tammikuuta 2008 alkaen, jollei niissä ole yhdisteiden liukenemisen estävää peittävää pinnoitetta. AFS-yleissopimuksen mukaisesti alusten hiekkapuhallus ja peittävän pinnoitteen lisääminen hyväksytään keinoiksi poistaa TBT-yhdisteiden haitalliset vaikutukset meriympäristölle.

TBT-asetuksessa edellytetään komission toteuttavan erinäisiä toimenpiteitä asetuksen soveltamiseksi, jos AFS-yleissopimus ei ole tullut voimaan 1 päivään tammikuuta 2007 mennessä. Koska AFS-yleissopimus ei tullut voimaan kyseiseen ajankohtaan mennessä, komissio antoi 13 päivänä kesäkuuta 2008 asetuksen 536/2008 (asetus orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 782/2003 6 artiklan 3 kohdan ja 7 artiklan soveltamisesta ja kyseisen asetuksen muuttamisesta). Asetuksen tarkoituksena on vahvistaa muun muassa toimenpiteitä, jotta jäsenvaltion satamaan tai offshore-terminaaliin saapuvat kolmannen maan lippua käyttävät alukset voivat osoittaa täyttävänsä TBT-yhdisteitä koskevan kiellon vaatimukset. Osoituksena vaatimusten täyttämisestä AFS-yleissopimuksen sopimuspuolen lippua käyttävän aluksen on esitettävä yleissopimuksen mukainen todistuskirja kiinnittymisenestojärjestelmästä. Muiden valtioiden lippua käyttävien alusten on puolestaan esitettävä vaatimustenmukaisuusvakuutus.

TBT-asetuksella ei ole ollut tarkoitus luoda päällekkäistä järjestelmää AFS-yleissopimuksen kanssa. Tämän vuoksi asetuksen säännökset alusten katsastamisesta ja todistuskirjojen antamisesta ovat yhdenmukaiset AFS-yleissopimuksen kanssa. Asetuksen säännökset kuitenkin koskevat myös kotimaanmatkoilla liikennöiviä aluksia, kun taas yleissopimuksen määräykset koskevat vain kansainvälisillä reiteillä liikennöiviä aluksia.

Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus 1726/2003/EY yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta annetun asetuksen (EY) N:o 417/2002 muuttamisesta, jäljempänä kaksoisrunkoasetus

EU:n kaksoisrunkoasetuksella säädetään öljysäiliöalusten rakennevaatimuksia koskevien MARPOL-määräysten nopeutetusta käyttöönotosta.

Torjuntayhteistyö

Suomea Euroopan unionin jäsenmaana koskee 23 päivänä lokakuuta 2001 tehty Neuvoston päätös yhteisön mekanismin perustamisesta tiiviimmän yhteistyön edistämiseksi pelastuspalvelun avustustoiminnassa (2001/792/EY, Euratom), joka kattaa myös merialueella tapahtuvien pilaantumisvahinkojen torjuntayhteistyön jäsenvaltioiden kesken sekä yhteisön ja kolmansien maiden kanssa.

2.3 Kansallinen lainsäädäntö ja käytäntö

Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva lainsäädäntö

Alusjätelaki annettiin 16 päivänä maaliskuuta 1979. Lakiin sisältyy säännöksiä sekä aluksista aiheutuvista päästöistä ja niiden ehkäisemisestä että öljy- ja kemikaalivahinkojen torjunnasta. Lain nojalla on annettu asetukset aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä (635/1993), jäljempänä alusjäteasetus, sekä asetus öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta (636/1993). Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain ja asetuksen nimikkeitä on sittemmin muutettu lailla (238/2005) ja asetuksella (292/2005) korvaamalla sana ”vesien” sanalla ”ympäristön”. Muutos liittyi aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevien säännösten sisällyttämiseen lakiin ja asetukseen, joissa aiemmin säädettiin vain suoraan veteen kohdistuvista päästöistä.

Alusjätelain keskeisenä perustana ovat vuoden 1974 Helsingin sopimus ja, sitä korvaava vuoden 1992 Helsingin sopimus siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen sekä MARPOL 73/78 -yleissopimus liitteineen.

Alusjätelain säännökset perustuivat alun perin pitkälti vuoden 1974 Helsingin sopimukseen, erityisesti sen merenkulkua koskevaan IV liitteeseen. Yleissopimus ja sen IV liite perustuivat taas vuoden 1973 MARPOL-yleissopimuksen määräyksiin, jotka pyrittiin saamaan Itämerellä nopeammin voimaan Helsingin sopimuksella.

Alusjätelaki sisälsi jo sen säätämisvaiheessa öljyn ja vaarallisten nestemäisten aineiden ja niiden seosten päästökieltosäännökset samoin kuin käymäläjätevesiä ja kiinteää jätettä koskevat päästökieltosäännökset, satamien vastaanottovelvollisuutta koskevat säännökset, ilmoitus- ja torjuntavelvollisuutta koskevat säännökset, valvontaa, virka-apua ja tarkastusoikeuksia, näytteiden ottoa sekä hallintopakkoa, rangaistuksia ja muutoksenhakua koskevat säännökset.

Alusjätelakiin sisällytettiin Helsingin sopimuksen mukaiset säännökset velvoitteista ja niistä myönnettävistä poikkeuksista. Lakiin sisällytettiin myös kaikki öljyvahinkojen torjumista koskevat säännökset. Samalla kumottiin aiemmin voimassa ollut öljyvahinkolaki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Alusjätelakia on muutettu lukuisia kertoja johtuen pääosin kansainvälisten sopimusvelvoitteiden muutoksista. Lähes kaikkia voimassa olevan alusjätelain säännöksiä on sisällöltään täsmennetty tai muutettu alkuperäiseen vuoden 1979 lakiin verrattuna.

Alusjätteistä huolehtimiseen liittyviä keskeisiä uusia velvollisuuksia ovat esimerkiksi olleet käymäläjäteveden päästömääräysten ulottaminen huviveneisiin, siirtyminen alusjätteiden jättöpakkoon ja ei-erityismaksua -järjestelmään sekä siihen liittyvien satamien jätehuoltomaksu-, satamien jätehuoltosuunnittelu- ja ympäristölupajärjestelmien käyttöönotto, alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen valmiussuunnitelmien käyttöönotto sekä aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevat velvoitteet.

Alusten katsastuksesta annetussa asetuksessa (1123/1999), jäljempänä katsastusasetus, on säännökset aluksille vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavista katsastuksista, kemikaali- ja kaasusäiliöalusten katsastuksista ja käymäläjätevesijärjestelmien katsastuksista. Katsastussäännösten uudistustyö on parhaillaan vireillä ja eduskunnan käsiteltävänä on hallituksen esitys laiksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä ja laiksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta sekä laeiksi eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta. Esitykseen sisältyvässä laissa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, jäl-

jempänä alusturvallisuuslaki, säädettäisiin aluksen katsastuksesta.

Alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995), jäljempänä alusturvallisuuden valvontalaki, on perussäännökset Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksista valvoa alusturvallisuutta myös merenkulun ympäristönsuojelua koskevien vaatimusten osalta. Alusturvallisuuden valvontalain nojalla tehdään merenkulun ympäristönsuojelun alalla pääasiassa alusten varusteisiin kohdistuvia niin sanottuja MARPOL -tarkastuksia. Alusturvallisuuden valvontalain lisäksi sovelletaan alusjätelainsäädännössä olevia tarkastus- ja pysäytysvaltuuksia, kun kysymys on päästöjen valvonnasta merellä ja vesien pilaantumisen vaarasta. Alusturvallisuuden valvontalaissa säädetään valvontaviranomaisen oikeudesta päästä alukselle, suorittaa tarkastuksia ja tutkimuksia, saada tietoa asiakirjoista ja aluksella toimivilta henkilöiltä, käyttää asiantuntijoiden ja Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttamien luokituslaitosten apua niin alusturvallisuuden, aluksen henkilökunnan pätevyyden kuin laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmänkin osalta. Hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista annetun neuvoston direktiivin 94/57/EY, niin sanottu luokituslaitosdirektiivi, mukaisesti hyväksyttyä laitosta.

Merensuojelusta Suomen alueella sekä talousvyöhykkeellä säädetään ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja niiden ulkopuolella merensuojelulaissa (1415/1994). Ympäristönsuojelulakia sovelletaan toimintaan, josta saattaa aiheutua ympäristön pilaantumista, jos toiminta tai sen seuraus ei kuulu nykyisen alusjätelain ja tulevan merenkulun ympäristönsuojelulain tai merensuojelulain soveltamisalaan. Jätteisiin, niiden syntymisen ehkäisemiseen ja jätehuollon järjestämiseen sovelletaan jätelakia (1972/1993). Alusten tavanomaisessa toiminnassa syntyviin jätteisiin jätelakia kuitenkin sovelletaan vasta, kun jätteet on siirretty satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen. Ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) ja -asetuksen (713/2006) mukaista arviointimenettelyä sovelletaan kauppamerenkulun käyttöön rakennettaviin yli 1 350 tonnin aluksille tarkoitettuihin meriväyliin, satamiin sekä lastaus- tai purkulaitureihin.

Alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamista koskeva lainsäädäntö

AFS-yleissopimuksen alaan kuuluvaa sääntelyä on useissa eri kansallisissa säännöksissä sekä TBT-asetuksessa, joka on suoraan Suomea sitovaa lainsäädäntöä. TBT-asetus sisältää myös pitkälti yleissopimusta vastaavat aineelliset säännökset.

Orgaanisten tinayhdisteiden markkinoille luovuttamisen ja käytön rajoittamisesta annetulla valtioneuvoston asetuksella (871/2002) on kielletty tehoaineena orgaanisia tinayhdisteitä sisältävien vapaasti liukenevien vesieliöiden kiinnittymisenestoaineiden luovuttaminen markkinoille. Lisäksi asetuksella on kielletty orgaanisten tinayhdisteiden ja niitä sisältävien valmisteiden käyttö kiinnittymisenestoaineena aluksen rungossa mukaan lukien painolastivesitankit ja muut sisäpuoliset tilat. Asetus tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2003, ja sillä pantiin täytäntöön komission direktiivi 2002/62/EY. Nykyinen kansallinen sääntely kieltää vain alusten käsittelyn orgaanisilla tinayhdisteillä Suomessa. Se ei estä käsittelyä jossain muualla, eikä myöskään velvoita orgaanisia tinayhdisteitä sisältävän pinnoitteen peittoon. Käytännössä suomalaisilla aluksilla ei kuitenkaan enää käytetä orgaanisia tinayhdisteitä sisältäviä maaleja ja pinnoitteita.

Valvontaa ja seuraamuksia koskevaa sääntelyä on alusturvallisuuden valvontalaissa, kemikaalilaissa (744/1989), jätelaissa (1072/1993) ja ympäristönsuojelulaissa (86/2000). Katsastusta ja todistusasiakirjoja koskeva sääntely sisältyy tällä hetkellä katsastusasetukseen. Katsastuksia koskeva lainsäädäntö on kuitenkin tarkoitus uudistaa eduskunnan käsiteltävänä olevalla alusturvallisuuslailla. Lakiehdotuksen 6 luku sisältäisi säännökset ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavista katsastuksista. Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi lakiehdotuksen mukaan tarkemmat määräykset katsastusten suorittamisesta.

Öljyntorjuntalainsäädäntö

Öljyvahinkojen torjunnasta säädettiin aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa (668/72), jäljempänä öljyvahinkolaki. Lakiin sisältyivät lisäksi säännökset öljyn päästökiellosta Suomen vesialueella ja päästörajoituksesta Suomen vesialueen ulkopuolella. Öljyntorjunnan rahoitus perustui öljyntorjuntarahastosta annettuun lakiin (379/74) ja asetukseen (1092/74).

Maa-alueella tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta säädettiin erillinen laki vuonna 1974. Aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen torjumista koskevat säännökset sisällytettiin vuonna 1979 annettuun alusjätelakiin, johon lisättiin vuonna 2004 aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskeva säännös.

Öljyntorjuntalakien mukaan kunta on vastuussa torjunnan järjestämisestä alueellaan. Kunnan pitää laatia öljyvahinkojen torjuntasuunnitelma, joka on alistettava valtion viranomaisen vahvistettavaksi. Kunnalla on oikeus saada öljysuojarahastosta korvaus vahvistetun torjuntasuunnitelman mukaisen öljyntorjuntakaluston hankkimisesta, öljyntorjuntavalmiuden ylläpidosta ja koulutuksesta aiheutuviin kustannuksiin. Kunnissa käytännön öljyntorjunnasta vastasivat palokunnat.

Suomen ympäristökeskus on vuodesta 1987 (silloinen vesihallitus) lähtien ollut vastuussa alusöljyvahinkojen torjunnasta. Valtion merelliset viranomaiset, rajavartiolaitos ja puolustusvoimat (merivoimat) osallistuvat alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan.

Lait velvoittavat öljyjalostamon, sataman ja öljyn varastoijan pitämään yllä riittävää omaa torjuntavalmiutta.

Öljyvahingoista ja niiden torjuntakustannuksista voidaan korvausta toissijaisesti maksaa öljysuojarahastosta, jota koskeva laki (1406/2004) ja asetus (1409/2004) uudistettiin vuonna 2004.

2.4 Nykytilan arviointi

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistettu I ja II liite edellyttävät muutoksia nykyiseen lainsäädäntöön.

Alusjätelainsäädäntöä on muutettu sen voimaantulon jälkeen lukuisia kertoja, johtuen pääasiassa kansainvälisten velvoitteiden uudistamisesta. Lainsäädäntö on muodostunut vaikeaselkoiseksi ja lakiteknisesti hajanaiseksi, mikä vaikeuttaa säännösten soveltamista ja niiden noudattamisen valvontaa. Lainsäädännön systematiikka ei myöskään sovellu nopeasti muuttuvien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanoon. Uusista kansainvälisistä instrumenteista, kuten MARPOL 73/78 – yleissopimuksen uudistetusta I ja II liitteestä sekä AFS-yleissopimuksesta johtuvat muutokset kansalliseen lainsäädäntöön on voitava tehdä siten, että lainsäädännöstä tulee selkeä.

Lainsäädännön soveltamista sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä on myös tarpeen selkeyttää nykyisestä.

Voimassa oleva lainsäädäntö ei ole kaikilta osin kattavaa AFS-yleissopimuksen määräysten noudattamiseksi. Lainsäädäntöä on täydennettävä muun muassa AFS-todistuskirjoja ja -ilmoituksia koskevan sääntelyn osalta.

Alusjätelain säännöksiä alusöljyvahinkojen torjunnasta ja maaöljyvahinkolakia on muutettu useita kertoja. Pääosa muutoksista on aiheutunut vastuusiirroista ja organisaatiomuutoksista. Monen säännöksen asiasisältö on kuitenkin säilynyt muuttumattomana. Oman soveltamisongelmansa aiheuttaa se, että torjuntaa koskevat säännökset eivät ole alusjätelaissa selkeänä omana kokonaisuutenaan vaan hajallaan eri luvuissa. Lait eivät myöskään vastaa sitä hallintolainsäädännön kehitystä, mitä muissa uudemmissa vastaavissa laeissa, kuten pelastuslaissa ja meripelastuslaissa on noudatettu. Vaikka torjuntaviranomaisten toimivallasta on riittävät säännökset lakitasolla, öljynjalostamoiden, satamien ja öljyn varastoijien velvoitteista on säädetty pääosin asetustasolla.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I ja II liite

MARPOL 73/78-yleissopimuksen uudistettu I ja II liite täsmentävät öljyn ja nestemäisten haitallisten aineiden kuljetussäännöksiä ja lisäävät siten näiden aineiden kuljetusten tur-

vallisuutta sekä terveyden että ympäristön kannalta. Hyväksymällä uudet liitteet ja saattamalla Suomen lainsäädäntö liitteiden mukaiseksi, myös Suomen lainsäädäntö sisältäisi uusimmat merenkulun ympäristönsuojelun alalla kansainvälisellä tasolla IMO:ssa sovitut muutokset.

AFS-yleissopimus

Esityksellä on tarkoitus myös hyväksyä ja saattaa kansallisesti voimaan lokakuussa 2001 tehty kansainvälinen yleissopimus alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan.

Merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön lakitekninen ja rakenteellinen uudistaminen

Merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön lakitekninen ja rakenteellinen kokonaisuudistus on laadittu perustuen eduskunnan lausumaan, joka sisältyi eduskunnan vastaukseen (EV 26/2003 vp) alusjätelain muuttamista koskevan hallituksen esityksen johdosta (HE 33/2003 vp).

Tavoitteena on ollut laatia lakiteknisesti asianmukainen, perustuslain vaatimukset täyttävä sekä merensuojelutavoitteiden kannalta tehokas ja toimiva lainsäädäntö.

Uudistuksella ei ole ollut tarpeen puuttua lainsäädännön asiasisältöön, jolleivät uudet Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet tai Euroopan yhteisön säädökset ole sitä edellyttäneet.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi MARLPOL 73/78 -yhteisopimuksen uudistetun öljyä koskevan I liitteen ja uudistetun haitallisia nestemäisiä aineita koskevan II liitteen siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Esityksessä ehdotetaan, että uuteen merenkulun ympäristönsuojelulain 2 lukuun sisällytettäviä säännöksiä aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäisemisestä tarkennetaan ja muutetaan siten, että ne vastaavat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettua I liitettä. Liite sisältää eräitä muutoksia aluksen omistajan ja päällikön velvollisuuteen pitää öljyluetteloa. Liitteessä on myös tehty eräitä tarkennuksia aluksilta vaadittavaan öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan todistuskirjaan sekä öljypäiväkirjaan.

Esityksessä ehdotetaan edelleen, että uuteen merenkulun ympäristönsuojelulain 4 lukuun sisällytettäviä säännöksiä aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäisemisestä tarkennetaan ja muutetaan siten, että ne vastaavat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uutta II liitettä. Uudistetun II liitteen mukaan säädettäisiin kemikaalisäiliöaluksen omistajille ja aluksen päälliköille uusia velvollisuuksia uudenlaisen aineluokittelun soveltamisesta tällaisten aineiden kuljetukseen. Liitteessä on myös uusitut määräykset lastipäiväkirjan mallista, nestemäisiin kuljetuksiin liittyvän todistuskirjan kaavasta, menettelytapaohjekirjan mallista sekä lastin käsittelystä, purkamisesta ja lastitilojen puhdistamisesta.

AFS-yleissopimus

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta vuonna 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan.

Merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön lakitekninen ja rakenteellinen uudistus sekä eräät lainsäädännön tarkennukset

Esityksessä ehdotetaan, että nykyiseen alusjätelainsäädäntöön sisältyvät säännökset jaetaan kahteen lakiin siten, että alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvat päästöt sisällytettäisiin uuteen merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaa koskevat säännökset sisällytettäisiin öljyvahinkojen torjuntalakiin. Jakoa puoltaa se, että molempien lakien säännökset perustuvat toisistaan erillisiin kansainvälisiin velvoitteisiin. Jakoa puoltavat myös hallinnon ja valvonnan selkeys sekä lakitekninen selkeys.

Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin sisällytettäisiin ne nykyisen alusjätelainsäädännön säännökset, jotka johtuvat Suomea sitovien kansainvälisten instrumenttien ja Euroopan yhteisön lainsäädännön velvoitteista alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä. Laki sisältäisi kiellot tai rajoitukset päästää haitallisia aineita veteen tai ilmaan sekä säännökset aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanoton järjestämisestä satamissa. Lisäksi ehdotettuun lakiin sisältyisi eräitä kansallisia säännöksiä, joilla ei ole suoranaista perustetta kansainvälisissä sitoumuksissa.

Merenkulun ympäristönsuojelulain eri lukujen jako perustuisi ehdotuksen mukaan pääosin MARPOL 73/78 –yleissopimuksen liitteisiin. Lukujen pykälänumeroinnissa on otettu huomioon tarve tehdä muutoksia lainsäädäntöön aina kansainvälisten velvoitteiden muuttuessa.

Kaikki keskeiset velvoitteet sisällytettäisiin lakiin riippumatta siitä, perustuvatko ne kansainväliseen velvoitteeseen, EU:n säädökseen tai kansalliseen tarveharkintaan. Luvuissa yksilöitäisiin oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet ja viitattaisiin asianomaisiin kansainvälisiin velvoitteisiin, joihin Suomi on sitoutunut tai relevantteihin Euroopan yhteisön säädöksiin. Ehdotus on pyritty laatimaan perustuslain edellyttämällä tavalla ja eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaisesti. Lakiin on sisällytetty yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet, kuten päästörajoitukset ja aluksen omistajan ja päällikön toiminnallisten velvoitteiden perusteet sekä velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarpeelliset riittävän täsmälliset ja tarkkarajaiset valtuutussäännökset. Viranomaisten toimivaltuuksista ja muista lain alaan kuuluvista asioista säädettäisiin lain tasolla. Samoja periaatteita on noudatettu ehdotetun öljyntorjuntalain osalta.

Merenkulun ympäristönsuojelulakia voisi lakiteknisesti luonnehtia sekamuotoiseksi puitelaiksi. Ehdotetun lain rakenne mahdollistaa lainsäädännön joustavan muuttamisen kansainvälisten velvoitteiden jatkuvasti muuttuessa samalla kun varmistetaan lain selkeys yksilöön kohdistuvien velvoitteiden ja oikeuksien suhteen sekä lain soveltamisessa erityisesti viranomaisten osalta.

Lakia ehdotetaan sovellettavaksi myös sisävesialueeseen ja kotimaanliikenteeseen, jollei laissa erikseen toisin säädetä. Nykyinen lainsäädäntö on tältä osin epäselvä. Vaikka IMO:ssa hyväksytyt kansainväliset instrumentit koskevat kansainvälistä liikennettä, on perusteltua ympäristönsuojelun kannalta soveltaa samoja säännöksiä vesiliikenteen aiheuttamien päästöjen ehkäisemiseksi riippumatta siitä, aiheutuuko päästö merellä vai sisävesillä. Uudistuksen merkitys ei käytännössä ole kovinkaan suuri, koska jo ennestään suurin osa Saimaan alueen liikenteestä on kansainvälistä rahtialus- ja matkustajaalusliikennettä, jota MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määräykset koskevat. Tämän lisäksi voimassa olevassa alusjätelainsäädännössä on säädetty kansallisista tiukennuksista kansainvälisiin päästökieltoihin. Esimerkkinä tästä on täydellinen öljyn päästökielto Suomen vesialueella, johon sisävesialue kuuluu. Periaatteessa on kuitenkin pidetty tärkeänä säätää Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten alusten rakennetta ja laitteita koskevien määräysten noudattamisesta myös Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä.

Ehdotettu laki koskee nykyisen lainsäädännön tavoin kaikkia aluksia, jollei ole erikseen muuta säädetty. Laki kattaisi myös huviveneet. MARPOL 73/78 –yleissopimus koskee lähtökohtaisesti kaikkia aluksia niiden pituuteen tai vetoisuuteen katsomatta. Monet MARPOL 73/78 –yleissopimuksen yksittäisistä säännöksistä koskevat kuitenkin ainoastaan aluksia, jotka ovat bruttovetoisuudeltaan vähintään 400. Helsingin sopimus sisältää määräykset nimenomaan huviveneiden päästövaatimuksista.

Eri viranomaisten välinen toimivallanjako jäisi ehdotetussa laissa pääosin ennalleen. Liikennehallinnon virastouudistusta koskeva hallituksen esitys on otettu huomioon tässä esityksessä. Ne tehtävät, jotka tällä hetkellä kuuluvat Merenkulkulaitokselle, kuuluisivat jatkossa perustettavalle Liikenteen turvallisuusvirastolle ja tämä on otettu lakiehdotuksessa huomioon.

Suomen ympäristökeskus vastaisi edelleen alusten tavanomaisesta toiminnasta vesiin aiheutuvien päästöjen valvonnasta Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Suomen ympäristökeskuksella on käytettävissään valvonnan järjestämiseen tarvittavaa asiantuntemusta. Liikenteen turvallisuusviraston velvoitetta valvoa alusten ilmaan kohdistuvia päästöjä ja lain noudattamista sisävesialueella ehdotetaan täsmennettäväksi. Nämä tehtävät vastaavat lähinnä Merenkulkulaitoksen nykyisiä tehtäviä. Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtäviä ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että ilmaan kohdistuvia päästöjä, haitallisia kiinnittymisenestoaineita sekä sisävesialuetta koskeva päästövalvonta kuuluisi Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineiden rikkipitoisuutta koskeva EU:n rikkidirektiivi on pantu Suomessa täytäntöön valtioneuvoston asetuksella aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta (688/2006) ja valtioneuvoston asetuksella raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta (689/2006). Ehdotuksessa esitetään, että asetusten sisältämät laivapolttoaineiden rikkipitoisuutta koskevat säännökset siirrettäisiin kokonaan uuteen merenkulun ympäristönsuojelulainsäädäntöön.

Satamien jätehuoltosuunnittelua ja ympäristölupamenettelyä ehdotetaan edelleen kehitettäväksi alusjätedirektiivin asettamissa puitteissa. Huvivenesatamia ja huviveneitä koskevia säännöksiä on pyritty täsmentämään ja asettamaan laitteiden mitoitusnormi, jotta säännökset olisivat riittävän selkeitä, toimivia ja tasapuolisia sekä edistäisivät erityisesti käymäläjäteveden vastaanottojärjestelyjen kehittymistä.

Alusjätedirektiivin perusteella tapahtuvaa sataman jätehuoltosuunnittelua pyritään saamaan nopeammaksi ja joustavammaksi erottamalla se sataman ympäristölupamenettelystä. Satamaa koskevassa ympäristöluvassa ei enää annettaisi tarpeellisia määräyksiä sataman jätehuoltosuunnitelmasta, eikä sataman ympäristölupa enää miltään osalta ohjaisi sataman jätehuoltosuunnitelman laatimista. Sataman ympäristöluvassa voitaisiin kuitenkin antaa määräyksiä sataman jätehuollosta, jos se olisi tarpeen ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi tai jätehuollon järjestämiseksi. Sataman jätehuoltosuunnitelman painopiste olisi aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanoton järjestämisessä, mutta sataman ympäristölupa kattaisi myös sataman muun jätehuollon.

Alusjätteitä koskevaan ilmoitusvelvollisuuteen ja jättöpakkoon esitetään eräitä tarkennuksia perustuen alusjätedirektiiviin sekä HELCOM:n vuonna 2007 hyväksymään suositukseen 28/1. Ehdotuksessa otettaisiin huomioon suomalaisiin satamiin purjehtivien alusten liikennöintitapa. Muutos ei juuri lisäisi poikkeusten piirissä olevien alusten lukumäärää.

Lakiin ehdotetaan myös tehtäväksi eräitä tarkennuksia alusjäterikkomusta koskeviin rangaistussäännöksiin.

Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaiset tuomioistuinasiat ehdotetaan aiemmasta poiketen keskitettäväksi merilain 21 luvun 1 §:ssä tarkoitettuihin merioikeuksiin. Tuomioistuinasioiden keskittämisen tarkoituksena on lain mukaisten tuomioistuinasioiden käsittely riittävän erityisasiantuntemuksen omaavissa tuomioistuimissa.

Öljyvahinkojen torjuntalaki

Öljyvahinkojen torjuntalakiin ehdotetaan sisällytettäväksi ne voimassa olevan lainsäädännön säännökset, jotka koskevat asianmukaista varautumista maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen sekä aluksista tapahtuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen nopeaan ja tehokkaaseen torjuntaan, torjuntatoimintaa sekä vahinkojen seurausten vähentämistä. Samalla ehdotetaan kumottavaksi maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjunnasta annettu laki.

Ehdotuksen valmistelussa harkittiin kahta päävaihtoehtoa: alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan ja maa-alueella tapahtuvien öljyvahinkojen torjuntaa koskevien säännösten säilyttämistä kahdessa erillisessä laissa tai niiden yhdistämistä yhdeksi laiksi. Lisäksi tarkasteltiin sitä vaihtoehtoa, että maa-öljyvahinkojen torjunta katsottaisiin osaksi normaalia pelastustointa ja erillisestä laista luovuttaisiin. Ehdotuksessa

päädyttiin torjuntaa koskevien lakien yhdistämiseen.

Öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettäisiin entistä täsmällisemmin lain tavoitteesta, vahinkoihin varautumisesta, torjuntatoimista, vahinkojen seurausten korjaamisesta, torjuntaviranomaisista ja valmiussuunnitelmista eli pelastustoimen öljyntorjuntasuunnitelmasta ja alueellisesta yhteistoimintasuunnitelmasta. Torjuntaviranomaiset määriteltäisiin nykyistä täsmällisemmin samoin kuin muiden valtion viranomaisten ja kunnan asema torjuntaviranomaisena. Laissa säädettäisiin samoin valmiussuunnitelmista eli alueen pelastustoimen öljyntorjuntasuunnitelmasta sekä alueellisesta yhteistoimintasuunnitelmasta.

Laissa säädettäisiin nykyistä täsmällisemmin öljyvarastojen ja satamien velvollisuuksista laatia torjuntasuunnitelma ja ylläpitää tiettyä rajoitettua torjuntavalmiutta. Näistä velvollisuuksista säädetään nykyisin pääosin öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetussa asetuksessa.

Laissa säädettäisiin nykyisten lakien tapaan torjuntatyöstä, torjuntaviranomaisten tehtävistä, toimivaltuuksista ja yhteistyöstä. Lisäksi laissa säädettäisiin torjuntatöiden lopettamisesta.

Laissa säädettäisiin nykyisiä lakeja huomattavasti täsmällisemmin viranomaisten tietojensaantioikeudesta toisilta viranomaisilta ja yksityisiltä sekä viranomaisten vaitiolovelvollisuudesta.

Nykyisestä poiketen laissa säädettäisiin torjuntakustannusten maksamisesta, korvauksista torjuntaan osallistuneille sekä torjuntatoimessa tapahtuneen tapaturman korvaamisesta. Nämä säädökset eivät vaikuta torjunnasta vastaavan viranomaisen oikeuteen saada kustannuksiin korvaus vahingosta vastuulliselta tai öljysuojarahastolta.

Ehdotettuihin lakeihin sisältyvät asetuksenja määräystenantovaltuudet on pyritty laatimaan riittävän täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Ehdotuksessa on yksilöity laissa kansalliseen harkintaan perustuvat velvoitteet ja niihin velvoitteiden perusteella annettavat valtuudet riittävän yksityiskohtaisesti. Jos velvoite perustuu kansainväliseen velvoitteeseen, siihen on lakitekstissä viitattu sekä pyritty velvoitteen täytäntöön panemiseksi annetussa valtuudessa yksilöimään riittävällä täsmällisyydellä ne asiaryhmät, joita valtuus koskee. Menettelyllä on pyritty mahdollistamaan lakia alemmanasteisten säännösten ja määräysten antaminen valtiosääntöoikeudellisesti hyväksyttävällä tavalla niissä tilanteissa, joissa ei voida välttää varsin yksityiskohtaista teknistä sääntelyä (PeVL 48/2004 vp ja 43/2005 vp).

Lainsäädäntöuudistuksen johdosta ehdotetaan lakiviittausten muuttamista eräissä muissa laeissa. Ympäristönsuojelulakiin, Etelämantereen ympäristönsuojelusta annettuun lakiin, alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin, Suomen talousvyöhykkeestä annettuun lakiin ja pelastuslakiin ehdotetaan lisäksi tehtäväksi vähäisiä tarkistuksia.

Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan itsehallintolaissa (1144/1991) säädetään lainsäädäntövallan jaosta valtakunnan ja Ahvenanmaan maakunnan välillä. Itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Valtaosa ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksistä koskee alusten rakennetta ja käyttöä ympäristönsuojelun kannalta. Näiltä osin lainsäädäntö kuluu valtakunnan toimivaltaan.

Siltä osin kuin ehdotettu lainsäädäntö koskee maissa olevia alusjätteiden vastaanottojärjestelyjä ja -laitteita, lainsäädäntövalta kuuluu maakunnalle itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan mukaan. Kohdan mukaan luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta koskeva lainsäädäntövalta kuuluu maakunnalle.

Huviveneitä koskeva sääntely kuuluu myös maakunnan lainsäädäntövaltaan itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan mukaan. Kyseisessä kohdassa säädetään muun muassa veneliikenteestä ja paikallisen meriliikenteen väylistä.

Itsehallintolain 27 §:n 22 kohdan mukaan rikosoikeus kuuluu valtakunnan toimivaltaan lukuun ottamatta lain 18 §:n 25 kohdassa säädettyjä poikkeuksia. Mainitun lainkohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teon rangaistavaksi säätämistä ja rangaistuksen määrää, kun on kysymys maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvasta oikeudenalasta.

Kun MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muutettu IV liite saatettiin Suomessa voimaan 3 päivänä toukokuuta 2006 (SopS 30/2006 ja laki 167/2006), Suomi teki Ahvenanmaan maakuntaa koskevan varauman, jonka mukaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset eivät tule Ahvenanmaan maakunnassa voimaan siltä osin, kuin liite kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan maakuntaa kuitenkin koskevat uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen käymäläjätevesiä koskevat määräykset.

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistettu I ja II liite kuuluvat, siltä osin kuin ne koskevat öljyn ja öljypitoisten jätteiden sekä kemikaalien ja kemikaalijätteiden vastaanottoa satamissa, maakunnan toimivaltaan. Maakunnan suostumus on näin ollen tarpeen ennen kuin Suomi ilmoittaa IMO:lle uudistettujen liitteiden voimaantulosta Suomen osalta.

Ahvenanmaalla on voimassa oma maakuntalaki öljyvahinkojen torjunnasta (landskapslag om bekämpande av oljeskador (1977:16).

4 Esityksen vaikutukset

Pääosa merenkulun ympäristönsuojelulain ja öljyntorjuntalain sisältämistä ratkaisuista niin asiasisällön kuin hallinnollisen organisaation ja vastuiden jakaantumisen osalta perustuu nykyiseen alusjätelainsäädäntöön. Näiden ratkaisujen vaikutukset on esitetty jo aiempia lainmuutoksia koskevissa hallituksen esityksissä. Seuraavassa esitetään ehdotettavien uusien säännösten vaikutuksia.

4.1 Taloudelliset vaikutukset

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I ja II liite

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistettu I liite sisältää eräitä muutoksia aluksen omistajan ja päällikön velvollisuuteen pitää öljyluetteloa. Liitteessä on myös tehty eritä tarkennuksia aluksilta vaadittavaan öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan todistuskirjaan sekä öljypäiväkirjan pitoon. Näillä velvoitteilla ei ole mainittavia uusia taloudellisia vaikutuksia alusten tai viranomaisten osalta, koska vastaavat velvoitteet ovat jo aikaisemmin olleet voimassa.

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistetun II liitteen mukaisen uuden aineluokittelun käyttöönotto ja soveltaminen edellyttää koulutusta, mikä tuo lisäkustannuksia tietyn siirtymäkauden ajan. Sen sijaan uudistetuilla säännöksillä, jotka koskevat muun muassa lastipäiväkirjan mallia, todistuskirjan kaavaa, menettelytapaohjekirjan mallia ja määräyksiä lastin käsittelystä, purkamisesta ja lastitilojen puhdistamisesta, ei ole mainittavia taloudellisia vaikutuksia, koska vastaavia velvoitteita on jo nyt voimassa.

AFS-yleissopimus

AFS-yleissopimuksen hyväksymisellä ja voimaansaattamisella ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia Suomelle, koska Suomen lipun alla purjehtivissa aluksissa ei käytetä TBT-yhdisteitä sisältäviä kiinnittymisenestojärjestelmiä.

Merenkulun ympäristönsuojelulain ja öljyvahinkojen torjuntalain muutokset

Ehdotetulla muutoksella, jonka mukaan alukselle myönnetty poikkeus jätteiden satamaan jättämisestä laajenisi koskemaan useita aluksen säännöllisellä reitillä olevia satamia Suomen rannikolla, olisi suotuisia vaikutuksia varustamojen ja alusten kannalta sekä jätteenkeräys- ja käsittelyjärjestelmien tehokkaan käytön kannalta, koska varustamot voisivat entistä kattavammin sopia jätteenkeräyksen siirtämisestä sopimuksella jätehuoltoyhtiölle kaikkialla Suomessa. Muutoksella olisi kuitenkin satamien jätehuollon suunnittelua ja hinnoittelua vaikeuttavia vaikutuksia, koska aiempaa suurempi osa sataman järjestämästä jätehuollosta kohdistuisi satunnaisesti satamassa käyviin aluksiin.

Huviveneiden jätteiden vastaanottoa koskevat järjestelyt ovat pääosin jo kunnossa. Sen sijaan käymäläjätevesien ja ongelmajät-

teiden vastaanoton kohentaminen, erityisesti syys- ja kevätkunnostuksen aikana syntyvien ongelmajätteiden vastaanotto, aiheuttaa lisäkustannuksia. Yhden imutyhjennyslaitteen hankinta ja asennus voi maksaa jopa 20 000 euroa. Maassamme ei ole tehty arviota asianmukaisen vastaanottoverkon aikaansaamisen kokonaiskustannuksista. Ympäristöministeriön asettamassa septiasiain yhteistyöryhmässä on kuitenkin arvioitu, että matka- ja retkiveneilyn käyttöön tarvittaisiin nykyisten noin 200 imutyhjennyslaitteen lisäksi noin 150 uutta laitetta. Imutyhjennysasemia puuttuu paljon myös kotisatamista, mutta määrää ei ole arvioitu. Valtio on viime vuosina tukenut imutyhjennyslaitteiden hankintaa, mutta tarkoitus on, että niissä satamissa, joissa peritään maksuja, sataman käyttäjät maksaisivat aiheuttamisperiaatteen mukaisesti laitteiden hankinnan, huollon ja käytön kustannukset. Valtion tuki kohdistettaisiin niihin kohteisiin, joissa maksua ei peritä ja käyttäjät olisivat paljolti venematkailijoita ja muita pitkän matkan veneilijöitä.

Merenkulun ympäristönsuojelulain soveltamisalan selkeän laajentamisen sisävesialueelle ja kotimaanliikenteeseen ei arvioida aiheuttavan lisäkustannuksia varustamoille. Pääosa Saimaan tavaraliikenteestä on kansainvälistä liikennettä, joka kuuluu jo voimassa olevan sääntelyn piiriin. Samoin pääosa rannikkoa pitkin kulkevasta kotimaanliikenteestä hoidetaan aluksilla, jotka on katsastettu kansainvälisten vaatimusten mukaisesti kansainväliseen liikenteeseen.

Öljyvahinkojen torjuntalakiin sisältyvät muutokset ovat valtaosin lainsäädäntöteknisiä eikä niistä aiheudu uusia taloudellisia vaikutuksia valtiolle, kunnille tai yksityisille.

4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Ehdotuksessa merenkulun ympäristönsuojelulaiksi esitetään eräitä tarkennuksia ja muutoksia viranomaisten tehtäviin. Näiden ei arvioida aiheuttavan mainittavia vaikutuksia organisaatioon tai henkilöstöön, vaan ne voidaan hoitaa nykyisten resurssien puitteissa.

Viranomaisvalvonnan osalta ehdotettuun lakiin ei myöskään sisälly sellaisia uusia velvoitteita, joita ei jo nykyisen lainsäädännön ja sen perusteena olevien kansainvälisten velvoitteiden osalta olisi olemassa, joten valvontaviranomaisten tehtävät eivät olennaisesti lisääntyisi aiemmasta. Tehtävien täsmentymisen johdosta Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät ja Suomen ympäristökeskuksen polttoaineita ja alusjätedirektiiviä koskevat raportointitehtävät lisääntyisivät, mutta vastaavasti ympäristöministeriön tehtävät vähentyisivät.

Merenkulkulaitos valvoo jo nykyään aluksia Suomen vesialueella. Tehtävää hoitaisi jatkossa perustettava Liikenteen turvallisuusvirasto. Sisävesialueiden osalta valvontaa täsmennettäisiin ja Liikenteen turvallisuusvirasto sekä poliisi nimettäisiin valvontaviranomaisiksi.

Alusjätteiden jätehuollossa satamien tehtävien arvioidaan vähenevän kun taas jätehuoltoyritysten tehtävien arvioidaan lisääntyvän. Alueellisille ympäristökeskuksille kuuluu nykyään alusjätedirektiiviin perustuvat satamien jätehuoltojärjestelyjä koskevat tehtävät. Lisäyksenä tulisi nyt pienten venesatamien jätehuoltojärjestelyselvitysten vastaanottaminen. Tämä lisää työtehtäviä, mutta velvollisuus ajankohtaistuu kuitenkin ainoastaan kolmen vuoden välein.

Asunto-, työ- ja ravintolakäyttöön tarkoitettujen kiinteällä yhteydellä rantaan varustettujen alusten ympäristönsuojeluun ja jätehuoltoon sovellettaisiin ympäristönsuojelulakia. Näihin liittyvät tehtävät siirtyisivät nyt kaikilta osin kunnille, mikä merkitsee kunnan rakennusvalvonta- ja ympäristöviranomaisten toimivallan selkeytymistä.

Ehdotetusta öljyvahinkojen torjuntalaista ei aiheutuisi organisatorisia muutoksia valtion tai kuntien viranomaisille.

Muutoksenhaun keskittäminen merioikeuksiin luo mahdollisuuden näille tuomioistuimille keskittyä merenkulun oikeudellisiin kysymyksiin. Tämän voi arvioida ajan mittaan parantavan juttujen ratkaisussa käytettävää asiantuntemusta ja siten myös nopeuttavan juttujen käsittelyä. Merenkulun ympäristönsuojelua koskevien juttujen määrä hallinto-oikeuksissa ja käräjäoikeuksissa on ollut viime vuosina lukumäärältään vähäinen, joten muutos ei merkitse mainittavaa tuomioistuinlaitoksen henkilöstöresurssien muutostarvetta.

4.3 Ympäristö- ja terveysvaikutukset

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistettu I ja II liite

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistetuilla I ja II liitteillä arvioidaan olevan suotuisat vaikutukset merenkulun ympäristönsuojelun tasoon myös Suomessa, vaikka uusiin määräyksiin ei sisälly aluksia koskevia uusia toiminnallisia velvoitteita. MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteen uudistetussa haitallisten nestemäisten aineiden luokittelussa on huomioitu tieteen ja tekniikan kehitys sekä maailmanlaajuisen kemikaalien yhdenmukaistetun luokitus- ja merkintäjärjestelmän, GHS:n (*Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals*), mukaiset luokituskriteerit.

AFS-yleissopimus

AFS-yleissopimuksen ratifioinnilla edistettäisiin TBT-yhdisteiden käytöstä luopumista alusten pohjamaaleina koko maailmassa. Käyttökiellon myötä estettäisiin TBT-yhdisteiden joutumista vesiympäristöön ja vähennettäisiin niiden aiheuttamia ympäristöhaittoja. Orgaanisten tinayhdisteiden on todettu aiheuttavan erilaisia haittoja vesieliöille jo pieninä pitoisuuksina kuten esimerkiksi nilviäisillä hormonitoiminnan häiriöitä.

Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin ei sisälly merkittäviä uusia velvoitteita edellä mainittujen kansainvälisten instrumenttien tuomien uudistusten ohella. Lakiin kirjatut velvoitteet perustuvat pääosin voimassa oleviin nykyisen lainsäädännön, Euroopan yhteisön säädösten ja kansainvälisten instrumenttien mukaan Suomea sitoviin velvoitteisiin. Tästä syystä ehdotetun uuden lain ympäristövaikutuksia arvioidaan vain siltä osin, kuin on ehdotettu asiasisältöisiä muutoksia.

Lainsäädännön rakenteellinen uudistus ja sen selkeyttäminen helpottavat lainsäädännön noudattamista ja valvontaa ja vaikuttavat siten välillisesti myönteisesti meriympäristön suojeluun.

Ehdotetun lain soveltaminen sekä sisävesialueella että kotimaanliikenteessä on omiaan tehostamaan ja yhtenäistämään alusten valvontaa Suomen vesialueella. Sisävesialueella ja Suomen aluevesillä on lisäksi voimassa kansainvälistä sääntelyä tiukempia kansallisia erityissääntöjä, kuten kielto kuljettaa raskasta polttoöljyä. Lain täsmentämisellä on siten suotuisat vaikutukset tämän luonnonarvoiltaan merkittävän ja vaikeakulkuisen alueen ympäristöön.

Öljyvahinkojen torjuntalaki

Ehdotetulla uudella öljyvahinkojen torjuntalailla ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Välillisesti selkeä lainsäädäntö ja vastuunjako ja selkeät tehtävät ja toimivaltuudet parantavat edellytyksiä nopeaan ja tehokkaaseen öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan.

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Uusimmatkin kansainväliset velvoitteet sisältävällä ja valtiosääntöoikeudelliset vaatimukset täyttävällä merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännöllä ja öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevalla lainsäädännöllä edistetään alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvien päästöjen ehkäisemistä ja vahinkojen tehokasta torjuntaa. Uudella lainsäädännöllä selkeytetään eri tahojen tehtävät ja toimintavaltuudet sekä parannetaan kaikkien mahdollisuutta ottaa selvää oikeuksien ja velvollisuuksien sisällöstä. Samalla luotaisiin mekanismi, jolla kansainvälisten sopimusten muutosten kansallinen täytäntöönpano Suomessa tehostuisi.

Öljyvahinkojen torjuntalaki

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestäminen asianmukaisella tavalla on osa yhteiskunnan riskienhallintaa, jolla pyritään rajoittamaan muiden yhteiskunnan kannalta tarpeellisten toimintojen aiheuttamat mahdolliset haitat hyväksyttävälle tasolle. Torjunnan onnistuminen liittyy aluksilla tapahtuvien öl-

jy- ja kemikaalikuljetusten yleiseen hyväksyttävyyteen yhteiskunnassa.

5 Asian valmistelu

5.1 Valmisteluvaiheet ja aineisto

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 1 päivänä heinäkuuta 2004 alusjätelainsäädäntötoimikunnan, jonka tehtävänä oli laatia ehdotus alusjätelainsäädännön kokonaisuudistukseksi ottaen huomioon eduskunnan vuonna 2003 esittämän lausuman (EV 26/3003).

Toimikunnan puheenjohtajana toimi sekä liikenne- ja viestintäministeriön että ympäristöministeriön edustaja. Toimikunnassa oli edustettuina eri hallinnonalojen edustajat liikenne- ja viestintäministeriöstä, ympäristöministeriöstä, ulkoasiainministeriöstä, sisäasiainministeriön rajavartiolaitoksen esikunnasta, Merenkulkulaitoksesta ja Suomen ympäristökeskuksesta. Edustettuina olivat myös Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Suomen Kuntaliitto, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamoyhdistys, Rahtialusyhdistys, Ålands Redarförening sekä Suomen WWF. Myös toimikunnan alaisten jaostojen työskentelyssä alan keskeiset toimijatahot olivat edustettuina. Lisäksi kuultavina olivat Uudenmaan ympäristökeskuksen ja Länsi-Suomen ympäristölupaviraston edustaja sekä veneilyjärjestöjen edustajat.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala on pääosin vastannut alusten tavanomaista toimintaa koskevien säännösten valmistelutyöstä. Työ on toteutettu toimikunnan alaisessa alusjätejaostossa. Työmarkkinajärjestöjen ja eri intressiryhmien kuuleminen suoritettiin Alusjätelakitoimikunnassa syksyllä 2006.

Ympäristöministeriön hallinnonala vastasi puolestaan pääosin öljyn ja muiden haitallisten aineiden torjuntaa koskevien säännösten valmistelusta. Öljyvahinkojen torjuntalakia on valmisteltu toimikunnan alaisessa torjuntajaostossa. Torjuntajaosto on järjestänyt kuulemistilaisuuden syksyllä 2006 alusten ja sen lastin pelastamista koskevasta säädöksestä. Valmistelutyön kuluessa on kirjallisesti kuultu alueellisten pelastuslaitosten asiantuntijoita.

Alusjätelakitoimikunta luovutti ehdotuksensa hallituksen esitykseksi liikenne- ja viestintäministeriölle 29 päivänä helmikuuta 2008 (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20—21/2008).

5.2 Lausunnot

Liikenne- ja viestintäministeriö järjesti toimikunnan ehdotuksesta laajan lausuntokierroksen keväällä 2008.

Lausuntoja saatiin yhteensä 34 kappaletta. Lausunnonantajat suhtautuivat pääosin myönteisesti ehdotukseen ja sitä pidettiin selkeänä parannuksena nykytilanteeseen. Lausunnonantajat katsoivat myös, että ehdotettu uusi merenkulun ympäristönsuojelulaki vastaa asiasisällöltään pääosin voimassa olevaa lainsäädäntöä ja että esitetyt muutokset ovat suurelta osin teknisiä. Lausunnoissa esitetyt seikat on otettu huomioon esityksen viimeistelyssä.

Lisäksi ympäristöministeriö pyysi ja sai lausunnot alueellisilta ympäristökeskuksilta ja kunnallisilta alueellisilta pelastuslaitoksilta. Alueelliset ympäristökeskukset käsittelivät lausunnoissaan ehdotetun öljyntorjuntalain lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiä huvivenesatamista ja niiden valvonnasta. Aluepelastuslaitokset käsittelivät lausunnoissaan öljyntorjuntalakiin ehdotettuja täsmennyksiä kunnan vastuusta öljyvahinkojen jälkitorjunnassa.

Öljyntorjuntalakiehdotuksen useita pykäliä muutettiin oikeusministeriön lausunnon johdosta. Lisäksi sitä täsmennettiin monin osin muiden lausuntojen pohjalta.

5.3 Jatkovalmistelut

Hallituksen esitystä on jatkovalmisteltu lausuntokierroksen perusteella liikenne- ja viestintäministeriön sekä ympäristöministeriön yhteistyönä. Toimikunnan mietintö, joka myös sisältää laaja-alaisen katsauksen voimassa olevasta merenkulun ympäristönsuojelua koskevasta lainsäädännöstä sekä kansainvälisistä yleissopimuksista ja Euroopan yh-

teisön oikeudesta, on hallituksen ehdotuksen perustana. Hallituksen esitykseen on kuitenkin sisällytetty vain ne osat, jotka ovat relevantit ehdotettujen uudistusten kannalta.

5.4 AFS-yleissopimuksen valmistelu

Vuonna 2001 pidetyn diplomaattikonferenssin päätteeksi IMO:n jäsenvaltiot hyväksyivät 5 päivänä lokakuuta 2001 kansainvälisen yleissopimuksen alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvomiseksi. Sopimuksessa ei ole määräystä, jolla mahdollistettaisiin Euroopan yhteisön liittyminen sopimukseen.

Sopimukseen liittyvistä kansallisista kysymyksistä käytiin neuvottelut merenkulun eri toimijoiden ja asiaan liittyvien viranomaisten kanssa. Lisäksi sopimusluonnoksesta pyydettiin lausunnot neuvottelujen aikana.

Suomi allekirjoitti AFS-yleissopimuksen Lontoossa 12 päivänä kesäkuuta 2002 hyväksymisvaraumin. Hallituksen esityksen AFS-yleissopimusta koskevat osuudet on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä yhteistyössä ympäristöministeriön ja Merenkulkulaitoksen kanssa. Esityksestä on pyydetty lausunnot ympäristöministeriöltä, ulkoasiainministeriöltä, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Merenkulkulaitokselta ja WWF:ltä.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys on riippuvainen hallituksen esityksestä Eduskunnalle laeiksi Liikennevirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta. Esitykset tulisi käsitellä siten, että ne tulevat samanaikaisesti voimaan.

Lisäksi esitys on riippuvainen valtion aluehallinnon uudistamista koskevista hallituksen esityksistä (HE 59 ja 161/2009), jotka ovat eduskunnan käsiteltävinä. Tässä hallituksen esityksessä on ennakoitu uusien aluehallintovirastojen sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten perustaminen.

Aluksen katsastusta, miehitystä ja pätevyyksiä koskeva lainsäädäntö varmistaa osaltaan sen, että alukset täyttävät merenkulun ympäristönsuojelua koskevat velvoitteet. Esitys on siten riippuvainen myös eduskunnan käsiteltävänä olevasta hallituksen esityksestä laiksi aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä ja laiksi laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta sekä laeiksi eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta. Esitykseen sisältyvässä alusturvallisuuslaissa säädettäisiin aluksen katsastuksesta. Miehistövaatimuksista taas säädettäisiin esitykseen sisältyvässä laissa laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta. Tällä hetkellä mainituista asioista säädetään asetustasolla, katsastusasetuksessa sekä asetuksessa aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta (1256/1997), mitä ei ole pidetty peruslain kannalta riittävänä. Edellä mainitun hallituksen esityksen keskeisenä tavoitteena onkin alusten turvallisuutta ja turvallista käyttöä koskevan lainsäädännön saattaminen perustuslain vaatimusten mukaiseksi. Alusturvallisuutta koskeva hallituksen esitys ja kyseessä oleva esitys tulisi käsitellä siten, että ne tulevat samanaikaisesti voimaan.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi myös eräitä kokonaisuudistukseen liittyviä lakeja. Muutettavaksi ehdotetun ympäristönsuojelulain 65 §:ää koskien on eduskunnassa vireillä hallituksen esitys (HE 100/2009), joka tulisi ottaa huomioon tämän esityksen käsittelyssä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettu I ja II liite

IMO hyväksyi lokakuussa 2004 MARPOL 73/78 –yleissopimuksen öljyä koskevan uudistetun I liitteen ja haitallisia nestemäisiä aineita koskevan uudistetun II liitteen. Molemmat liitteet sisältyivät jo alkuperäiseen yleissopimukseen. Liitteitä on muutettu yleissopimuksen voimaantulon jälkeen useita kertoja. Muutokset on aikoinaan saatettu Suomessa voimaan. Viimeisimmän uudistustyön tarkoituksena oli kirjoittaa liitteet uudelleen loogiseen muotoon siten, että myös sääntöjen numerointitapa muuttuu. Sääntöjen asiasisältöä ei juurikaan muutettu. Uudet liitteet tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Suomi ilmoitti 29 päivänä kesäkuuta 2006 nootilla tallettajana toimivalle IMO:lle, että uudistettujen liitteiden hyväksyminen vaatii Suomen osalta nimenomaisen hyväksymisen, koska ne sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä ja edellyttävät siten eduskunnan suostumuksen saamista.

Yhteisöoikeuden kannalta liitteet kuuluvat pääosin jäsenmaiden toimivaltaan. Eräät säännökset kuuluvat kuitenkin yhteisön toimivaltaan. Nämä säännökset koskevat öljysäiliöalusten rakennevaatimuksia sekä öljyisten jätteiden jättämistä satamaan ja sataman vastaanottolaitteita.

Seuraavien perustelujen lisäksi liitteiden I ja II sääntöjen sisältöä on selostettu tarkemmin merenkulun ympäristönsuojelulain yksityiskohtaisissa perusteluissa asianomaisen kansallisen säännöksen yhteydessä.

1.1 MARPOL 73/78 –yleissopimuksen öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva I liite ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä määritellään muun muassa sekä öljysäiliöaluksia että muita aluksia koskevat öljyä ja öljypitoisia seoksia koskevat päästökiellot ja –rajoitukset. Lisäksi liitteessä määrätään alusten katsastuksesta, todistusasiakirjoista, rakenteesta ja laitteista, painolastin sijoituksesta, raskaiden öljylaatujen kuljetuksesta sekä annetaan alusten jäteöljysäiliöitä ja öljyjäännösten vastaanottolaitteistoja koskevia määräyksiä.

Uudistettu liite aiheuttaa lähinnä teknisluontoisia tarkistuksia Suomen lainsäädäntöön. Nämä on tehty ehdotuksessa uudeksi merenkulun ympäristönsuojelulaiksi ja niitä on selostettu tarkemmin lakiehdotuksen yksityiskohtaisissa perusteluissa.

Liitteen 1 luvun 1 sääntö sisältää yhteensä 30 liitteen soveltamisen kannalta keskeistä määritelmää. Tällaisia ovat esimerkiksi öljyn, raakaöljyn, öljypitoisen seoksen, öljypolttoaineen, öljysäiliöaluksen, lähimmän maan ja erityisalueen määritelmät. Määritelmät vastaavat pääosin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen aiempaan I liitteeseen sisältyviä määritelmiä. Rajoitukset määritellään erikseen valtamerille ja niin sanotuille erityisalueille. Liitteen I erityisalueita ovat Itämeri, Pohjanmeri mukaan lukien Iso-Britanniaa ja Irlantia ympäröivät merialueet sekä Englannin kanaali, Välimeri, Musta me-

ri, Punainen meri, Persian lahti, Adenin lahti ja Etelämannerta ympäröivä merialue.

Lähtökohtaisesti liitettä sovelletaan sen *2 säännön* perusteella kaikkiin aluksiin. Säännön 2—6 kappaleessa on määrätty joistakin liitteen soveltamisalaa koskevista poikkeuksista. Nämä koskevat lähinnä aluksen kokoa, lastia, aluksen liikennöintialuetta ja käytettävissä olevia satamien vastaanottolaitteistoja. Hallinnolla on myös oikeus 3 säännön perusteella myöntää vapautuksia ja poikkeuslupia liitteen 3 ja 4 luvun alusten varustelua ja rakennetta koskevista määräyksistä aluksille, joiden rakenteelliset ominaisuudet ovat sellaisia, että lukujen soveltaminen olisi kohtuutonta tai epäkäytännöllistä. Edellytyksenä vapautukselle tai poikkeusluvalle on, että aluksen rakenne ja varustus antavat samanarvoisen suojan öljyn aiheuttamaa pilaantumista vastaan kuin pääsääntöisesti edellytetty rakenne ja varustus. Luvun 4 sääntö koskee yleistä poikkeusta öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjennyskiellosta mereen. Tyhjennys on sallittua tilanteessa, jossa kyse on aluksen turvallisuuden varmistamisesta tai ihmishengen pelastamisesta merellä taikka jos tyhjennys aiheutuu aluksen tai sen rakenteiden vahingoittumisesta edellyttäen, että kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin on ryhdytty tyhjennyksen estämiseksi eikä aluksen omistaja tai päällikkö ole toiminut aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai huolimattomasti tietäen vahingon todennäköisesti seuraavan. Hallinnolla on myös oikeus 5 säännön mukaan sallia vaihtoehtoisesti, että jokin muu laite, aine, väline tai koje asennetaan alukseen, jos tätä voidaan pitää vähintään yhtä tehokkaana kuin liitteessä vaadittua.

Liitteen *2 luku* sisältää säännökset katsastuksesta ja todistusasiakirjoista. Liitteen *6 sääntö* sisältää määräykset eri katsastusmuodoista. Katsastuksista tullaan eduskunnalle annetun hallituksen esityksen mukaan säätämään alusturvallisuuslaissa.

Luvun *7 säännössä* on määräykset kansainvälisestä öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta todistuskirjasta, niin sanotusta IOPP-todistuskirjasta (*International Oil Pollution Prevention Certificate*). Kyseiset asiakirjat osoittavat, että alus täyttää I liitteen vaatimukset. Luvun *8 säännössä* on määräykset toisen hallinnon antamasta tai hyväksymästä todistuskirjasta ja *9 säännössä* määräykset IOPP-todistuskirjan kaavasta. Todistuskirja on voimassa *10 säännön* mukaan hallinnon määräämän ajan, joka ei saa olla viittä vuotta pidempi. Luvun *11 säännössä* määrätään satamavaltion suorittamasta toiminnallisten vaatimusten valvonnasta.

Alusten rakennetta ja varustusta koskevat vaatimukset sisältyvät liitteen *3 lukuun (12—17),* jossa määrätään kaikkien alusten koneistotiloja koskevista vaatimuksista ja *4 lukuun (18—36)*, jossa määrätään öljysäiliöalusten lastitilaa koskevista vaatimuksista. Luvun *12 säännössä* määrätään kaikkien alusten öljysäiliöistä, *13 säännössä* normitetusta yhdistelaipasta laituriliitäntää varten ja *14 säännössä* öljyn suodatusjärjestelmästä. Luvun *15 sääntö* sisältää määräykset öljyn tyhjentämisen valvonnasta. Luvun *16 säännössä* määrätään öljyn ja painolastiveden erillään pitämisestä ja öljyn kuljettamisesta aluksen keulapiikkisäiliössä.

Jokaisen aluksen, jonka vetoisuus on yli 400, ja jokaisen öljysäiliöaluksen, jonka vetoisuus on yli 150, on pidettävä *3 luvun 17 säännön* perusteella öljypäiväkirjaa, johon merkitään tiedot muun muassa aluksen tankkien välisistä öljypitoisten nesteiden siirroista, maista otetuista polttoaineista ja maihin toimitetuista jäteöljyistä. Öljypäiväkirjan kaava on vahvistettu liitteen III lisäyksessä.

Liitteen 4 luku sisältää määräykset öljysäiliöalusten painolastisäiliöistä ja niiden sijoittamisesta sekä öljysäiliöalusten kaksoisrunkoja ja kaksoispohjia koskevat vaatimukset. Kaksoisrunkoa ja kaksoispohjia koskevat vaatimukset sisältyvät EU:n kaksoisrunkoasetukseen ja kuuluvat siten yhteisön toimivaltaan.

Mahdollisten öljyvahinkojen rajoittamiseksi *4 luvun 18 säännön* perusteella painolastia ja lastia ei saa kuljettaa samoissa tankeissa muuten kuin erityisissä poikkeustapauksissa. Luvun *19 säännön* mukaan 6 päivän heinäkuuta 1996 jälkeen rakennetuissa tankkereissa tulee olla kaksoisrunko. Liitteen *20 sääntöä* tiukennettiin joulukuussa 2003 pidetyssä MEPC 50 –kokouksessa siten, että yksirunkoisten öljysäiliöalusten käytöstä tulee luopua pääsääntöisesti vuoteen 2010 mennessä. Luvun *21 säännön* mukaan niin sanottujen

raskaiden öljylaatujen kuljettaminen on sallittua vain kaksirunkoisissa öljysäiliöaluksissa. Alusten kunnon arviointijärjestelmä (*Condition Assessment Scheme, CAS*) laajennettiin koskemaan kaikkia yli 15 vuotta vanhoja yksirunkoisia öljysäiliöaluksia. Nämä uudet määräykset tulivat voimaan 5 päivänä huhtikuuta 2005. EU:n kaksoisrunkoasetuksen 1 artiklaa on muutettu päätöksellä 25 päivänä huhtikuuta 2007 siten, että raskasöljyjä kuljettava öljysäiliöalus, riippumatta siitä, minkä lipun alla alus purjehtii, saa saapua satamaan tai off shore -terminaaliin tai lähteä sieltä taikka ankkuroitua jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalle alueelle ainoastaan, jos se on kaksirunkoinen öljysäiliöalus. Luvun *22 säännössä* määrätään pumppuhuoneen pohjan suojauksesta, *23 säännössä* öljyn ulosvirtausnopeudesta onnettomuustapauksissa, *24 säännössä* vaurio-oletuksista ja *25 säännössä* oletetusta öljyn ulosvuotomäärästä. Luvun *26 säännössä* määrätään lastiöljysäiliöiden koon rajoittamisesta ja järjestelystä.

Vahingoittumattoman öljysäiliöaluksen vakavuudesta on määrätty *4 luvun 27 säännössä*. Öljysäiliöalusten osastoinnista ja vauriovakavuudesta on määrätty *4 luvun 28 säännössä*.

Liitteen *4 luvun 29 säännön* mukaan öljysäiliöaluksissa pitää olla jätesäiliöt lastisäiliöistä peräisin olevalle öljyjätteelle. Jokaisessa öljysäiliöaluksessa tulee olla aluksen kummallakin kyljellä vastaanottolaitteisiin kytkettävä tyhjennysliitin likaisen painolastiveden tai öljyn pilaaman veden tyhjentämistä varten *30 säännön* mukaisesti. Öljysäiliöaluksissa, joiden bruttovetoisuus on yli 150, tulee olla hallinnon hyväksymä öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmä *31 säännön* mukaisesti. Luvun *32 säännössä* määrätään öljyn ja veden rajapinnan ilmaisimesta ja *33 säännössä* raakaöljypesua koskevista vaatimuksista.

Öljyisen veden tyhjentämistä mereen koskevat määräykset on annettu *4 luvun 34 säännössä* erityisalueille ja niiden ulkopuolisille alueille. Raakaöljypesusta määrätään *35 säännössä*. Tyhjennysten valvomista varten jokaisen öljysäiliöaluksen, jonka vetoisuus on yli 150, tulee *36 säännön* mukaan pitää öljypäiväkirjaa, johon merkitään lastiin ja painolastiin liittyvät toimenpiteet.

Liitteen 4 luvun sääntöihin tehdyt tarkistukset on otettu huomioon ehdotuksessa merenkulun ympäristönsuojelulaiksi siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Liitteen *5 luvussa* on määräykset öljyvahingosta aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemiseksi. Luvun *37 säännössä* edellytetään, että jokaisella öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 150 ja muulla aluksella, jonka bruttovetoisuus on yli 400, on oltava viranomaisten hyväksymä valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta eli niin sanottu SOPEP-käsikirja (*Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*). Kyseisessä käsikirjassa tulee olla miehistön toimenpideluettelo tärkeimpien onnettomuustapausten varalle, ohjeet viranomaisille tehtävää ilmoitusta varten, viranomaisten yhteystiedot sekä mielellään aluksen rakennetta koskevia tietoja, kuten esimerkiksi aluksen tankkikaavio ja putkistokaavio.

Liitteen luku 6 koskee öljyjäännösten vastaanottolaitteistoja. Liitteen *38 säännössä* on erikseen määräykset vastaanottolaitteistoista erityisalueiden ulkopuolella ja erityisalueilla. Jokainen sopimuspuoli on säännön mukaan vastuussa siitä, että öljynlastausterminaaleissa, aluksenkorjaussatamissa, telakoilla ja muissa satamissa, missä tyhjennetään alusten öljyjäännöksiä, on laitteistot kyseisten jäännösten ja öljypitoisten seosten vastaanottamiseksi. Laitteistojen tulee olla riittävät kattamaan niitä käyttävien alusten tarpeet siten, että aluksille ei aiheudu tarpeetonta viivytystä. Edellisen lisäksi erityisalueilla on oltava riittävät laitteistot vastaanottamaan ja käsittelemään likainen painolastivesi ja lastisäiliöiden pesuvesi. Luvun C osan mukaan jokainen sopimuspuoli sitoutuu tiedottamaan IMO:lle tapauksista, joissa laitteistojen on väitetty olevan riittämättömät.

EU:n alusjätedirektiivi sisältää säännöksiä satamien vastaanottolaitteista.

Luvussa 7 määrätään erikoisvaatimuksista kiinteille tai kelluville alustoille. Alustoihin sovelletaan lähtökohtaisesti niitä määräyksiä, joita sovelletaan muihin kuin öljysäiliöaluksiin. Tällaisilla alustoilla tulee kuitenkin olla öljyjätesäiliö ja öljyn suodatusjärjestelmä, ja niiden on pidettävä hallinnon hyväksymässä

muodossa kirjaa öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentämisestä.

I liitteen lisäykset

Liite I sisältää kolme lisäystä: I lisäys koskee öljyluetteloa, II lisäys sisältää IOPP-todistuskirjan ja sen liitteiden kaavan ja III lisäys öljypäiväkirjan kaavan.

1.2 MARPOL 73/78-yleissopimuksen haitallisia nestemäisiä aineita koskeva II liite ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu II liite, joka koskee säiliöaluksissa kuljetettavia haitallisia nestemäisiä aineita, hyväksyttiin IMO:ssa vuonna 2004. Pääasiallinen uudistus koskee haitallisten nestemäisten aineiden luokittelua, jossa on huomioitu tieteen ja tekniikan kehitys sekä maailmanlaajuisen kemikaalien yhdenmukaistetun luokitus- ja merkintäjärjestelmän, GHS (*Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals*), mukaiset luokituskriteerit. Aineet on ympäristövaarallisuutensa perusteella jaettu neljään luokkaan: X, Y ja Z ja OS, joista X on vaarallisin. II liitteessä on esitetty ne edellytykset, joiden täyttyessä aluksesta saa päästää mereen näitä aineita. Päästömääräyksiin vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa aineiden ympäristövaarallisuus, vesialue, säiliöihin ja aluksen putkistoihin jäänyt määrä, pitoisuus, tankkien pesun suoritus, aluksen nopeus ja veden syvyys. Muilta osin liitteeseen on tehty lähinnä teknisluontoisia tarkennuksia.

Uudistetusta liitteestä johtuvat muutokset kansalliseen lainsäädäntöön on sisällytetty ehdotukseen merenkulun ympäristönsuojelulaiksi ja muutoksia on tarkemmin selostettu lain yksityiskohtaisissa perusteluissa. Haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottoa satamissa on säännelty myös EU:n alusjätedirektiivissä.

Liitteen *1 luvun 1 sääntö* sisältää liitteen soveltamisen kannalta keskeiset määritelmät. Tällaisia ovat kemikaalialussäännöstön, kansainvälisen kemikaalialussäännöstön, kemikaalisäiliöaluksen, nestemäisen aineen ja haitallisen nestemäisen aineen määritelmät. Määritelmät vastaavat pääosin aiempaan II liitteeseen ja muihin liitteisiin sisältyviä määritelmiä.

Lähtökohtaisesti liitettä sovelletaan sen *2 säännön* perusteella kaikkiin aluksiin, jotka on sertifioitu kuljettamaan haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina. Liitteen *3 sääntö* koskee yleistä poikkeusta haitallisen nestemäisen aineen mereen tyhjennyskiellosta. Tämä tyhjennys on sallittua tietyin edellytyksin tilanteessa, jossa kyse on aluksen turvallisuuden varmistamisesta tai ihmishengen pelastamisesta merellä. Määräys vastaa aikaisempaa sääntelyä. Hallinnolla on oikeus *4 säännön* mukaan myöntää määräajaksi vapautuksen kuljetusvaatimuksista tai lieventää niiden soveltamista, jos kansainvälisen kemikaalialussäännöstön tai kemikaalialussäännöstön muutokseen liittyy tiettyjen aineiden kuljetusvaatimusten tarkistuksesta johtuvia rakenteen, laitteiden tai yleisjärjestelyjen muutoksia. Hallinnon tulee toimittaa tieto tällaisesta lykkäyksestä tai lievennyksestä IMO:lle, joka toimittaa tiedon edelleen muille sopimuspuolille. Vaatimuksia ei myöskään ole välttämätöntä soveltaa aluksiin, jotka tekevät rajattuja matkoja. Hallinnolla on lisäksi oikeus myöntää vapautuksia aluksille, joiden lastisäiliöitä ei tarvitse varustaa painolastilla ja joiden lastisäiliöiden puhdistusta tarvitaan vain korjauksiin tai kuivatelakointiin. Hallinnolla on *5 säännön* mukaan oikeus sallia vaihtoehtoisesti, että jokin muu laite, aine, väline tai koje asennetaan alukseen, jos tätä voidaan pitää vähintään yhtä tehokkaana kuin liitteessä vaadittua.

Liitteen *2 luku* sisältää määräykset uudesta haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta. Haitalliset nestemäiset aineet ja muut aineet luokitellaan 6 säännön mukaan neljään luokkaan seuraavasti:

Luokkaan X kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet, joiden tyhjentäminen mereen on kielletty, koska ne aiheuttaisivat mereen tyhjennettäessä suuren vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle.

Luokkaan Y kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet, joiden mereen tyhjentämistä on laadullisesti ja määrällisesti rajoitettu, koska mereen tyhjennettäessä ne aiheuttaisivat vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille.

Luokkaan Z kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet, joiden tyhjentäminen mereen on rajoitettua, mutta kuitenkin lievemmin kuin luokan Y aineiden, koska jos ne tyhjennettäisiin mereen, ne aiheuttaisivat vähäisen vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle.

Luokkaan ”Muut aineet” kuuluvat kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 18 luvun Saastutusluokitus-sarakkeessa OS (*Other Substances*) merkinnällä varustetut aineet, joiden on niitä arvioitaessa havaittu jäävän luokkien X, Y ja Z ulkopuolelle, koska niiden ei nykyään katsota aiheuttavan vaaraa meren luonnonvaroille, ihmisen terveydelle, viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille, jos ne tyhjennetään mereen. Liitteen vaatimukset eivät koske mitään ”muiksi aineiksi” määriteltäviä aineita sisältävän kupu- tai painolastiveden tai muiden jätteiden tai seosten tyhjentämistä. Haitallisten nestemäisten aineiden luokituksessa käytettävät suuntaviivat on annettu liitteen I lisäyksessä. Jos on tarkoitus kuljettaa irtolastina sellaista nestemäistä ainetta, jota ei ole luokiteltu edellä sanotun mukaisesti, 1 säännön 3 kappaleessa edellytetään, että sopimuspuolten hallitusten, jotka ovat kuljetuksessa osallisina, on sovittava väliaikaisesta luokituksesta kuljetusta varten edellä mainittujen suuntaviivojen perusteella. Luvun *7 säännössä* määrätään kemikaalisäiliöalusten sertifioinnista.

Katsastusta ja sertifiointia koskevat määräykset sisältyvät liitteen *3 lukuun*. Luvun *8 säännössä* on määräykset perus- tai uusintakatsastuksesta. Katsastusta koskevat säännökset tulevat jatkossa sisältymään alusturvallisuuslakiin siten kuin sitä koskevassa hallituksen esityksessä on ehdotettu.

Luvun *9 säännössä* on määräykset kansainvälisestä todistuskirjasta irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä. Todistuskirja osoittaa, että alus täyttää II liitteen vaatimukset. Todistuskirja on voimassa *10 säännön* mukaan hallinnon määräämän ajan, joka ei saa olla viittä vuotta pidempi.

Aluksen rakenne- ja laitevaatimukset sisältyvät 4 lukuun. Luvun *11 säännön* mukaan kemikaalialuksen on oltava kansainvälisen kemikaalisäännöstön mukainen, jos se on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai myöhemmin ja kemikaalisäännöstön mukainen, jos alus on rakennettu ennen kyseistä ajankohtaa. Aluksen pumppaus-, putkisto- ja purkamisjärjestelyistä sekä jätesäiliöistä on määräykset *12 säännössä*. Määräykset on annettu erikseen 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai myöhemmin ja ennen kyseistä ajankohtaa rakennetuille aluksille.

Haitallisten nestemäisten aineiden tyhjentämisestä on määräykset 5 luvussa. Tyhjentämismääräykset ja –normit sisältyvät *13 sääntöön*. Kyseisen säännön 4 kappaleeseen sisältyy mahdollinen vapautus esipesusta. Säännön 5 kappale koskee puhdistus- tai lisäaineiden käyttöä. Säännön 6 kappaleessa on määräykset X luokan aineiden tyhjentämisestä ja 7 kappaleessa Y ja Z luokan aineiden tyhjentämisestä. Haitallista nestemäistä ainetta kuljettaneen säiliöaluksen säiliö on esipestävä ennen kuin alus lähtee purkusatamasta, ja säiliöön jääneet jätteet on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon. Tyhjennys Etelämantereen alueella on kokonaan kielletty säännön 8 kappaleen mukaan. Aluksella tulee *14 säännön* mukaan olla menettelytapaohjekirja, jonka määräysten mukaan säiliöiden tyhjennys ja peseminen tehdään ja josta viranomaiset voivat valvoa kyseisiä määräyksiä noudatetun. Hallinto hyväksyy kyseisen ohjekirjan liitteen 4 lisäyksessä olevan normitetun mallin mukaisena. Aluksella tulee myös olla *15 säännön* mukainen lastipäiväkirja, johon merkitään lastin lastaus-, tyhjennys-, pesu- ja siirtotoimenpiteet. MARPOL -tarkastajien tehtävät on määritelty lastipäivä- ja menettelytapaohjekirjojen yhteydessä.

Satamavaltioiden valvontatoimenpiteistä on määrätty *6 luvussa*. Sopimuspuolten on *16 säännön* perusteella nimitettävä tai valtuutettava tarkastajia, jotka valvovat liitteen määräysten noudattamista IMO:n kehittämien valvontamenetelmien mukaisesti.

Liitteen *7 luvussa* on määräykset haitallisista nestemäisistä aineista johtuvan ympäristövahingon aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi. Luvun *17 säännön* mukaan jokaisessa haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavassa säiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 tonnia, on oltava hallinnon hyväksymä valmiussuunnitelma kemikaalien aiheuttaman meriympäristövahingon varalle. Kyseisen suunnitelman tulee perustua järjestön hyväksymiin suuntaviivoihin. Kyseinen suunnitelma voidaan yhdistää öljyvahingon varalle tehtyyn suunnitelmaan (SOPEP), jolloin suunnitelma nimetään ”Valmiussuunnitelma aluksen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle” (*Shipboard Marine Pollution Emergency Plan, SMPEP*).

Liitteen *8 luku* koskee haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteistoja ja purkujärjestelyjä. Jokainen sopimuspuoli on *18 säännön* mukaan vastuussa siitä, että alusten lastia käsittelevissä satamissa ja terminaaleissa sekä korjaussatamissa, missä tyhjennetään haitallisten nestemäisten aineiden jätteitä, on laitteistot kyseisten jätteiden vastaanottamiseksi. Laitteistojen tulee olla riittävät kattamaan niitä käyttävien alusten tarpeet siten, että aluksille ei aiheudu tarpeetonta viivytystä. Jokainen sopimuspuoli sitoutuu tiedottamaan IMO:lle tapauksista, joissa laitteistojen on väitetty olevan riittämättömät. EU:n alusjätedirektiivi sisältää säännöksiä jätteiden vastaanotosta satamissa.

II liitteen lisäykset

Liite II sisältää seitsemän lisäystä: I lisäys koskee haitallisten nestemäisten aineiden luokittelun suuntaviivoja, II lisäys sisältää lastipäiväkirjamallin, III lisäys kansainvälisen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan kaavan, IV lisäys menettelytapaohjekirjan normitetun mallin liitteineen, V lisäys lastisäiliöiden, pumppujen ja niiden putkistojen jätemäärien arviointia koskevat määräykset, joiden tarkoituksena on määrittää suoritustapa pumppausjärjestelmien tehokkuuden testausta varten, VI lisäys esipesumenetelmät ja VII lisäys tuuletusmääräykset sellaisten lastijätteiden poistamisesta, joiden höyrypaine ylittää 5 kPa 20 celsiusasteen lämpötilassa.

1.3 Kansainvälinen yleissopimus alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

1 artikla. *Yleiset velvoitteet.* Artiklan 1 kappaleen mukaan jokainen sopimuspuoli sitoutuu saattamaan yleissopimuksen täysimääräisesti voimaan. Artiklan 2 kappaleessa määrätään, että liitteet ovat yleissopimuksen erottamaton osa. Artiklan 3 kappaleen mukaan mitään yleissopimuksen määräystä ei tule tulkita siten, että se estää valtiota ryhtymään yksin tai yhdessä muiden valtioiden kanssa tiukempiin toimiin kiinnittymisenestojärjestelmistä aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämiseksi tai poistamiseksi kansainvälisen oikeuden mukaisesti. Artiklan 4 kappaleessa edellytetään, että sopimuspuolet pyrkivät yhteistyöhön yleissopimuksen tehokkaan täytäntöönpanon ja noudattamisen varmistamiseksi. Artiklan 5 kappaleen mukaan sopimuspuolet sitoutuvat edistämään tehokkaiden ja ympäristölle turvallisten kiinnittymisenestojärjestelmien jatkuvaa kehittämistä.

2 artikla. *Määritelmät.* Artikla sisältää yleissopimuksen kannalta keskeiset määritelmät. Artiklassa on määritelty hallinto, kiinnittymisenestojärjestelmä, komitea, bruttovetoisuus, kansainvälinen matka, pituus, järjestö, pääsihteeri, alus ja tekninen ryhmä. Suomessa sovellettavaan TBT-asetukseen on otettu suoraan sopimusta vastaavat kiinnittymisenestojärjestelmän, bruttovetoisuuden, pituuden ja aluksen määritelmät.

3 artikla. *Soveltaminen.* Artiklan 1 kappaleen mukaan yleissopimusta sovelletaan, jollei toisin määrätä, (a) aluksiin, joilla on oikeus käyttää jonkin sopimuspuolen lippua, (b) aluksiin, joilla ei ole oikeutta käyttää minkään sopimuspuolen lippua, mutta jotka toimivat jonkin sopimuspuolen hallinnon alaisuudessa ja (c) aluksiin, jotka saapuvat jonkin sopimuspuolen satamaan, telakalle tai avomeriterminaaliin, mutta jotka eivät kuulu

(a) ja (b) kohdan soveltamisalaan. TBT-asetuksen soveltamisala on tältä osin määritelty samoin, sillä erotuksella, että asetus koskee jäsenvaltion lipun tai hallinnon alla purjehtivia aluksia ja yleissopimus sopimuspuolen lipun tai hallinnon alla purjehtivia aluksia. TBT-asetus ei myöskään koske telakalle saapuvia aluksia, sillä näistä on säädetty riittävästi neuvoston direktiivillä 76/769/ETY, jonka muuttamisesta annettu komission direktiivi 2002/62/EY on Suomessa pantu täytäntöön orgaanisten tinayhdisteiden markkinoille luovuttamisen ja käytön rajoittamisesta annetulla valtioneuvoston asetuksella (871/2002). Edellä mainitun asetuksen nojalla orgaanisia tinayhdisteitä ei saa käyttää Suomen telakoilla.

Artiklan 2 kappaleen mukaan yleissopimusta ei sovelleta sota-aluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat sopimuspuolen omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain muihin kuin valtion kaupallisiin tarkoituksiin. TBT-asetuksen 3 artiklassa rajataan vastaavalla tavoin asetuksen soveltamisalaa. Lisäksi AFS-yleissopimuksen 3 artiklan 2 kappaleessa määrätään, että jokaisen sopimuspuolen tulee kuitenkin varmistaa, että edellä mainitut alukset toimivat mahdollisuuksien mukaan yleissopimuksen edellyttämällä tavalla.

Artiklan 3 kappaleen mukaan sopimuspuolen tulee soveltaa yleissopimuksen määräyksiä muihin kuin sopimuspuolen aluksiin, jos se on tarpeen sen varmistamiseksi, ettei kyseisiä aluksia kohdella suotuisammin. Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 11 § kattaa 3 artiklan 3 kappaleeseen sisältyvän vaatimuksen.

4 artikla. *Kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittaminen.* Artiklan 1 kappaleen määräyksen mukaan kunkin sopimusvaltion tulee yleissopimuksen 1 liitteen vaatimusten mukaisesti kieltää ja/tai rajoittaa (a) haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien maalaus, uudelleen maalaus, asennus tai käyttö 3 artiklan 1 kappaleen a tai b kohdassa tarkoitetuilla aluksilla ja (b) haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien maalaus, uudelleen maalaus, asennus tai käyttö sopimuspuolen satamassa, telakalla tai avomeriterminaalissa 3 artiklan 1 kappaleen c kohdassa tarkoitetuilla aluksilla sekä ryhtyä tehokkaisiin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että kyseiset alukset noudattavat näitä vaatimuksia. TBT-asetukseen on otettu määräystä vastaavat säännökset. Valtioneuvoston asetuksella (871/2002) on pantu täytäntöön orgaanisia tinayhdisteitä ja niitä sisältäviä valmisteita koskeva käyttökielto.

5 artikla. *Liitteen 1 mukaisten jätteiden valvonta.* Artiklan mukaan sopimuspuolen tulee, ottaen huomioon kansainväliset säännöt, standardit ja vaatimukset, ryhtyä omalla alueellaan tarkoituksenmukaisiin toimenpiteisiin, jotta yleissopimuksen 1 liitteen mukaisesti valvottujen kiinnittymisenestojärjestelmien maalauksesta tai poistosta aiheutuvat jätteet kerätään, käsitellään ja hävitetään turvallisesti ja ympäristölle vaarattomalla tavalla. Jätelain 4, 6 ja 7 § sekä kemikaalilain 15 § kattavat yleissopimukseen sisältyvät vaatimukset jätteiden valvonnasta. Jätelain 4 §:ssä säädetään yleisestä huolehtimisvelvoitteesta jätteen syntymisen ja järjestämisen osalta. Jätelain 6 §:ssä säädetään puolestaan jätehuollon järjestämistä koskevista yleisistä huolehtimisvelvoitteista. Jätteen keräyksen järjestämisestä säädetään jätelain 7 §:ssä. Säännökset toiminnanharjoittajan huolehtimisvelvollisuudesta sisältyvät kemikaalilain 15 §:ään.

6 artikla. *Muutosten ehdottaminen rajoitettaviin kiinnittymisenestojärjestelmiin.* Artiklan 1 kappaleen mukaan jokainen sopimuspuoli voi ehdottaa muutosta yleissopimuksen 1 liitteeseen artiklan määräysten mukaisesti. Artiklan 2—6 kappaleet sisältävät tarkemmat määräykset muutosehdotuksesta ja sen käsittelystä.

7 artikla. *Tekniset ryhmät.* Artikla sisältää määräykset 6 artiklassa tarkoitetusta muutosehdotuksen käsittelyä varten mahdollisesti perustettavasta teknisestä ryhmästä.

8 artikla. *Tieteellinen ja tekninen tutkimus ja seuranta.* Artiklan 1 kappaleen mukaan sopimuspuolten tulee ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin edistääkseen ja helpottaakseen kiinnittymisenestojärjestelmien vaikutusten tieteellistä ja teknistä tutkimusta sekä niiden ympäristöseurantaa. Tutkimukseen tulee erityisesti sisältyä havaintoja, mittauksia, näytteenottoja, arviointeja ja analyyseja kiinnittymisenestojärjestelmien vaikutuksista.

Artiklan 2 kappaleen mukaan jokaisen sopimuspuolen tulee yleissopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi edistää merkityksellisten tietojen saatavuutta muille sopimuspuolille näiden pyynnöstä (a) yleissopimuksen mukaisesti tehdyistä tieteellisistä ja teknisistä toimista, (b) meriin kohdistuvista tieteellisistä ja teknologisista ohjelmista sekä niiden tavoitteista ja (c) kiinnittymisenestojärjestelmiin liittyvistä ympäristönseuranta ja arviointiohjelmien tuloksista. Ympäristöhallinnosta annetun lain (55/1995) 6 §:n mukaan Suomen ympäristökeskuksen tehtäväksi on annettu muun muassa seurata ympäristöteknologian kehitystä ja osallistua alan kehitystyöhön, harjoittaa omalla toimialallaan monitieteellistä merentutkimusta ja vastata merialueiden tilan seurannasta sekä osallistua tehtäviinsä liittyvään kansainväliseen yhteistyöhön. Kyseessä olevaa lainsäädäntöä ollaan parhaillaan uudistamassa osana valtion aluehallinnon uudistamista. Ilmatieteen laitoksesta annetun lain (585/1967) 1 §:n mukaan Ilmatieteen laitoksen tehtävänä on tehdä ja edistää fysikaalista merentutkimusta sekä osallistua tehtäviinsä liittyvään kansainväliseen yhteistyöhön ja tuottaa havaintoaineistoa kansainväliseen käyttöön. Näiden säännösten nojalla artiklassa tarkoitetut tutkimusja kehitystehtävät voidaan osoittaa edellä mainituille viranomaisille osana niiden tehtävänkuvaa.

9 artikla: *Tietojen toimittaminen ja tiedonvaihto.* Artiklan 1 kappaleen mukaan jokainen sopimuspuoli sitoutuu antamaan IMO:lle tiedoksi luettelon sellaisista nimetyistä katsastajista tai hyväksytyistä tarkastuslaitoksista, joilla on valtuudet toimia sopimuspuolen puolesta asioissa, jotka koskevat yleissopimuksen mukaisesti valvottuja haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä, toimitettavaksi edelleen muiden sopimuspuolten ja niiden virkamiesten tiedoksi. Artiklan 2 kappaleessa määrätään, että IMO välittää edellä mainitut tiedot sopiviksi katsomillaan tavoilla. Artiklan 3 kappaleessa määrätään, että sopimuspuolen hyväksymistä, rekisteröimistä tai lisensioimista kiinnittymisenestojärjestelmistä on toisen sopimuspuolen pyynnöstä toimitettava tai pyydettävä valmistajaa toimittamaan tarvittavat tiedot, joihin sen päätös perustuu. Tietoihin sisällytetään yleissopimuksen 3 liitteen mukaiset tiedot tai muut sellaiset tiedot, jotka ovat tarpeen kyseisen kiinnittymisenestojärjestelmän riittävälle arvioinnille. Lailla suojattuja tietoja ei toimiteta. Katsastusasetuksen ja eduskunnan käsiteltävänä olevan alusturvallisuuslain mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto on katsastuksista vastaava viranomainen ja se voi valtuuttaa hyväksytyn luokituslaitoksen suorittamaan katsastuksen kokonaan tai osaksi. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa kotimaanliikenteessä olevan aluksen katsastuksen suorittamisen myös nimeämänsä katsastajan tehtäväksi. Esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto toimittaisi artiklassa mainitut katsastajia ja hyväksyttyjä tarkastuslaitoksia koskevat tiedot IMO:lle.

Kiinnittymisenestojärjestelmissä käytettävien kemikaalien, mukaan lukien biosidien, valvonta kuuluu ympäristöministeriön hallinnonalaan. Uusi kiinnittymisenestojärjestelmä tulee ennen käyttöönottoa tai markkinoille saattamista hyväksyttää ja rekisteröidä Suomen ympäristökeskuksessa biosidivalmisteista annetun valtioneuvoston asetuksen (466/2000) mukaan. Suomessa on saanut vuoden 2002 alusta lähtien markkinoida ainoastaan sellaisia kiinnittymisenesto- eli antifouling-valmisteita, joista oli vuonna 2001 tehty hyväksymishakemus Suomen ympäristökeskuksessa tai jotka oli hyväksytty biosidivalmisteeksi kemikaalilain muutoksen 28 §:n mukaisesti. Suomen ympäristökeskus julkaisee luetteloa sallituista antifoulingvalmisteista. Kemikaalilain 49 a §:n mukaan valvontaviranomainen saa antaa Suomen hyväksymien kansainvälisten sopimusten edellyttämiä tietoja sopimusten edellyttämille ulkomaisille toimielimille, kansainvälisille järjestöille ja yhteistyöhön osallistuville valtiolle. Esityksessä ehdotetaan, että Suomen ympäristökeskuksen tehtävä olisi toimittaa vuosittain artiklan 2 kappaleessa mainitut tiedot Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka edelleen toimittaa tiedot IMO:lle.

10 artikla. *Alusten katsastus ja todistuskirjan antaminen.* Artiklan mukaan sopimuspuolen tulee varmistaa, että sen lippua käyttämään oikeutettu tai sen hallinnon alaisuudessa toimiva alus katsastetaan ja sille annetaan todistuskirja yleissopimuksen liitteen 4

määräysten mukaisesti. Katsastusta ja todistuskirjaa koskevia määräyksiä ja niiden vaikutusta kansalliseen sääntelyyn käsitellään tarkemmin jäljempänä 4 liitteen kohdalla.

11 artikla. *Alusten tarkastus ja rikkomusten toteaminen.* Artiklan 1 kappaleen mukaan alus, johon yleissopimusta sovelletaan, voidaan missä tahansa sopimuspuolen satamassa, telakalla tai avomeriterminaalissa tarkastaa kyseisen sopimuspuolen valtuuttamien viranomaisten toimesta sen selvittämiseksi, noudattaako alus yleissopimuksen määräyksiä. Jollei ole selkeitä perusteita epäillä aluksen rikkovan yleissopimusta, tulee tarkastuksen rajoittua (a) sen varmistamiseen, että aluksella on voimassa oleva kansainvälinen todistus tai ilmoitus kiinnittymisenestojärjestelmästä, silloin kun kyseiseltä alukselta vaaditaan sitä, ja/tai (b) sellaiseen suppeaan näytteenottoon aluksen kiinnittymisenestojärjestelmästä, jolla ei ole vaikutusta järjestelmän eheyteen, rakenteeseen tai toimintaan. Näytteen tulosten käsittelyn viemää aikaa ei tule käyttää perusteena aluksen liikkumisen tai lähtemisen estämiselle. Jos on olemassa selkeät perusteet epäillä aluksen rikkovan yleissopimusta, voidaan alus artiklan 2 kappaleen mukaan tarkastaa perusteellisesti. Näytteenotossa ja tarkastuksessa tulee ottaa huomioon IMO:n laatimat ohjeet.

Alusturvallisuuden valvontalaki on yleislaki, jota voidaan soveltaa Suomen tekemien kansainvälisten sopimusten kansalliseksi toimeenpanemiseksi. Laissa Liikenteen turvallisuusvirasto on asetettu alusturvallisuudesta annettujen säännöstöjen ja määräysten noudattamista valvovaksi viranomaiseksi. Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus tarvittaessa saada virka-apua muilta viranomaisilta. Alusturvallisuuden valvontalain 6 §:ssä on lueteltu valvontaviranomaisen oikeudet. Asiakirjojen tarkastuksesta sekä aluksen tarkastuksesta ja tutkimuksesta on säännökset lain 10 ja 11 §:ssä.

Lisäksi kemikaalilaissa on säännökset valvontaviranomaisten tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudesta (47 §) sekä näytteensaanti- ja tutkimusoikeudesta (48 §). Näitä säännöksiä voidaan soveltaa, silloin kun on kyse kiinnittymisenestojärjestelmästä, jossa käytetään kemikaalilain soveltamisalaan kuuluvaa ainetta, kuten biosideja.

Artiklan 3 kappaleen mukaan, jos aluksen todetaan rikkovan yleissopimusta, tarkastuksen tehnyt sopimuspuoli voi ryhtyä toimenpiteisiin varoittaakseen tai viivyttääkseen alusta, karkottaakseen sen tai estääkseen sen pääsyn satamaan. Alusturvallisuuden valvontalain 12—14 §:ssä on säännökset viranomaisen käytössä olevista pakkokeinoista. Hallinto-oikeudellinen suhteellisuusperiaate huomioon ottaen ei ole tarpeellista säätää erikseen aluksen karkottamisesta tai satamaan pääsyyn estämisestä.

Artiklan 4 kappaleen mukaan sopimuspuolten tulee toimia yhteistyössä yleissopimuksen määräysten rikkomisen toteamiseksi ja sen määräysten voimaansaattamiseksi. Sopimuspuoli voi tarkastaa aluksen sen saapuessa sopimuspuolen lainkäyttövallan piirissä olevaan satamaan, telakalle tai avomeriterminaaliin, jos joltakin sopimuspuolelta saadaan tarkastuspyyntö ja riittävästi todisteita siitä, että alus rikkoo tai on rikkonut yleissopimuksen määräyksiä. Tarkastuksesta laadittu selostus on lähetettävä tarkastusta pyytäneelle sopimuspuolelle sekä kyseisen aluksen lippuvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jotta asiassa voidaan ryhtyä tämän yleissopimuksen edellyttämiin tarvittaviin toimenpiteisiin. Alusturvallisuuden valvontalain nojalla lain tarkoittama tarkastus voidaan kohdistaa myös ulkomaiseen alukseen, jota käytetään kauppamerenkulkuun Suomen vesialueella.

12 artikla. *Rikkomukset.* Artiklan 1 kappaleen mukaan yleissopimuksen määräysten rikkominen tulee kieltää ja rikkomuksesta tulee säätää seuraamus kyseisen aluksen hallinnon soveltaman lainsäädännön mukaisesti riippumatta rikkomuksen tapahtumapaikasta. Jos hallinnolle tehdään ilmoitus tällaisesta rikkomuksesta, sen tulee tutkia asia ja se voi tarvittaessa pyytää ilmoituksen tehneeltä sopimuspuolelta lisätietoja väitetystä rikkomuksesta. Jos hallinto katsoo todistusaineiston riittävän oikeudellisten toimenpiteiden vireillepanoon väitetyn rikkomuksen johdosta, sen on pantava tällaiset toimenpiteet vireille ensi tilassa lainsäädäntönsä mukaisesti. Jos hallinto ei ole ryhtynyt toimenpiteisiin vuoden kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta, sen tulee tiedottaa tästä sille sopimus-

puolelle, joka ilmoitti väitetystä rikkomuksesta.

Artiklan 2 kappaleen mukaan yleissopimuksen määräysten rikkominen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella tulee kieltää ja siitä säätää seuraamus kyseisen sopimuspuolen oman lainsäädännön mukaisesti. Mikäli rikkomus tapahtuu, asianomaisen sopimuspuolen tulee joko (a) ryhtyä oikeudellisiin toimenpiteisiin lainsäädäntönsä mukaisesti tai (b) toimittaa aluksen hallinnolle hallussaan olevat tiedot ja todisteet rikkomuksesta.

Artiklan 3 kappaleen mukaan tämän artiklan perusteella säädettyjen seurausten tulee sopimuspuolen lainsäädännön mukaisesti olla yleissopimuksen ehkäisemiseksi riittävän ankaria riippumatta siitä, missä rikkomus on tapahtunut. Alusturvallisuuden valvontalain 15 §:n mukaan valvontaviranomaisen on tehtävä ilmoitus viralliselle syyttäjälle, jos on syytä epäillä, että alusturvallisuutta koskevia säännöksiä on rikottu. Laissa on säädetty sakkorangaistus alusturvallisuuden valvontarikkomuksesta. Lisäksi kemikaalilain rangaistussäännökset voivat tulla sovellettaviksi. Kemikaalilain 53 §:n mukaan kemikaalilain vastaisesta ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä.

13 artikla. *Alusten tarpeeton viivyttäminen tai pidätteleminen.* Artiklan 1 kappaleen mukaan alusten tarpeetonta pidättelemistä tai viivyttämistä yleissopimuksen 11 tai 12 artiklan nojalla on pyrittävä kaikin keinoin välttämään. Artiklan 2 kappaleen mukaan alus on oikeutettu korvaukseen aiheutuneesta menetyksestä tai vahingosta, joka sille on aiheutunut tarpeettoman pidättelyn tai viivyttämisen vuoksi. Alusturvallisuuden valvontalain 7 ja 22 § sisältävät artiklaa vastaavat säännökset.

14 artikla. *Riitojen ratkaiseminen.* Artiklassa määrätään, että sopimuspuolet ratkaisevat yleissopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskevat riidat neuvottelemalla, tutkimusmenettelyn, välitys-, sovittelu- tai välimiesmenettelyn tai tuomioistuinmenettelyn avulla, turvautumalla alueellisiin järjestöihin tai järjestelyihin taikka muilla valitsemillaan rauhanomaisilla keinoilla.

15 artikla. *Suhde kansainväliseen merioikeuteen.* Artiklan mukaan yleissopimuksen määräykset eivät vaikuta valtion oikeuksiin tai velvoitteisiin, jotka perustuvat sellaisiin YK:n merioikeusyleissopimuksen määräyksiin, joilla on myös tapaoikeudellinen luonne.

16 artikla. *Muutokset.* Artikla sisältää määräykset yleissopimuksen muuttamisesta. Sopimusta voidaan muuttaa joko järjestön harkinnan perusteella tai konferenssissa. Artiklan 2 ja 3 kappaleissa on muuttamismenettelyä ja muutosten voimaantuloa koskevat määräykset. Artiklan 4 kappaleen mukaan, jos sopimuspuoli ei hyväksy jonkin liitteen muutosta, sitä ei pidetä sopimuspuolena kyseisen muutoksen soveltamisen kannalta. Artiklan 5 kappaleen mukaan uuden liitteen tekemistä koskevaan ehdotukseen sekä sen hyväksymiseen ja voimaantuloon sovelletaan samaa menettelyä kuin yleissopimuksen artiklan muutokseen. Artiklan 6 ja 7 kappale sisältävät menettelyllisiä määräyksiä. Artiklan mukaan sopimuspuolen on mahdollista artiklan mukaista menettelyä noudattaen jättäytyä sopimuksen tai sen liitteiden muutosten ulkopuolelle.

17 artikla. *Allekirjoitus, ratifioiminen, hyväksyminen ja liittyminen.* Artikla sisältää tavanomaiset määräykset yleissopimuksen allekirjoittamisesta ja siihen liittymisestä. Suomi allekirjoitti sopimuksen 12 päivänä kesäkuuta 2002, hyväksymisvaraumin.

18 artikla. *Voimaantulo.* Artiklan 1 kappaleen mukaan yleissopimus tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona vähintään 25 sellaista valtiota, joiden kauppalaivastot yhteensä edustavat vähintään 25 prosenttia maailman koko kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ovat joko allekirjoittaneen sen ilman ratifiointia, hyväksymistä tai liittymistä koskevaa varaumaa tai ovat tallettaneet vaadittavan ratifioimis-, hyväksymis- ja liittymiskirjan yleissopimuksen 17 artiklan mukaisesti. Yleissopimuksen tuli voimaan 17 päivänä syyskuuta 2008. Artiklan 2—4 kappaleissa on määräykset ratifioinnin, hyväksymisen tai liittymisen voimaantulosta niiden valtioiden osalta, jotka tallettavat ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan myöhemmässä vaiheessa.

19 artikla. *Irtisanominen.* Artiklan 1 kappaleen mukaan sopimuspuoli voi irtisanoa yleissopimuksen milloin tahansa sen jälkeen, kun on kulunut kaksi vuotta siitä päivästä,

jona yleissopimus on tullut kyseisen sopimuspuolen osalta voimaan. Artiklan 2 kappaleen mukaan irtisanominen tapahtuu ilmoittamalla siitä kirjallisesti IMO:n pääsihteerille ja se tulee voimaan vuoden kuluttua ilmoituksen vastaanottamisesta tai muuna ilmoituksessa mahdollisesti mainittuna myöhempänä ajankohtana.

20 artikla. *Tallettaminen.* Artiklan 1 kappaleen mukaan yleissopimus talletetaan IMO:n pääsihteerin huostaan, joka toimittaa siitä oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille yleissopimuksen allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille. Artiklan 2 kappaleessa on lueteltu muita pääsihteerille kuuluvia tallettamiseen liittyviä tehtäviä.

21 artikla. *Kielet.* Artiklan mukaan yleissopimus on tehty yhtenä arabian-, englanninespanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä alkuperäiskappaleena. Kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

1 liite. *Kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittaminen.* Liite muodostuu taulukosta, jossa luetellaan kiinnittymisenestojärjestelmät, toimenpiteet, soveltamisala ja voimaantulo. Liitteen mukaan aluksia ei saa maalata kiinnittymisenestojärjestelmässä biosideina toimivilla orgaanisilla tinayhdisteillä 1 tammikuuta 2003 jälkeen. Aluksilla ei saa olla näitä aineita rungossaan, ulkoisissa osissaan tai pinnoillaan tai niillä tulee olla maalipeite, joka muodostaa esteen näiden aineiden liukenemiselle alla olevasta yleissopimuksen vastaisesta kiinnittymisenestojärjestelmästä 1 tammikuuta 2008 jälkeen. Tämä rajoitus ei koske kiinteitä ja kelluvia alustoja, kelluvia varastointiyksikköjä eikä kelluvia tuotanto-, varastointi- ja purkuyksikköjä, jotka on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2003 ja jotka eivät ole olleet kuivatelakalla tuona päivänä tai sen jälkeen. TBT-asetuksen 3 ja 4 artikla sisältävät määräyksiä asiallisesti vastaavat säännökset.

2 liite. *Alustavaa ehdotusta koskevat vaatimukset.* Liitteen 1 kappaleessa määrätään, että 6 artiklassa tarkoitettuun alustavaan ehdotukseen uusien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kieltämisestä tulee sisältyä riittävät asiakirjat, joissa tulee mainita vähintään liitteessä luetellut tiedot. Liitteen 2 kappaleen mukaan alustava ehdotus tulee toimittaa IMO:n sääntöjen ja menettelyjen mukaisesti.

3 liite. *Laajaa ehdotusta koskevat vaatimukset.* Liitteessä määrätään, että 6 artiklassa tarkoitettuun laajaan ehdotukseen uusien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kieltämisestä tulee sisältyä riittävät asiakirjat, joissa tulee mainita liitteessä luetellut tiedot.

4 liite. *Katsastukset ja kiinnittymisenestojärjestelmien ja todistuskirjavaatimukset.*

1 sääntö. *Katsastukset.* Säännön 1 kappaleen mukaan jokaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 ja johon on viitattu yleissopimuksen 3 artiklan 1 kappaleen a kohdassa ja joka tekee kansainvälisiä matkoja, lukuun ottamatta kiinteitä ja kelluvia alustoja, kelluvia varastointiyksikköjä ja kelluvia tuotanto-, varastointi- ja purkuyksikköjä, on toimitettava (a) peruskatsastus ennen aluksen asettamista liikenteeseen tai ennen kuin 2 tai 3 säännössä vaadittu kansainvälinen todistuskirja kiinnittymisenestojärjestelmästä (todistuskirja) annetaan ensimmäisen kerran, ja (b) katsastus, kun kiinnittymisenestojärjestelmä vaihdetaan tai se korvataan. Viimeksi mainitut katsastukset tulee kirjata säännön 2 tai 3 nojalla annetulle todistuskirjalle. Säännös peruskatsastuksesta sekä katsastuksesta kiinnittymisenestojärjestelmän vaihtamisesta ja korvaamisesta sisältyy TBT-asetukseen jäsenvaltion lippua käyttävien alusten osalta.

Säännön 2 kappaleen mukaan katsastuksessa tulee saada varmuus siitä, että aluksen kiinnittymisenestojärjestelmä vastaa täysin yleissopimuksen vaatimuksia. Säännön 3 kappaleen mukaan hallinnon tulee ryhtyä sopiviin toimenpiteisiin niiden alusten kohdalla, joita säännön 1 kappaleen määräykset eivät koske, varmistaakseen yleissopimusten määräysten noudattaminen. Alusturvallisuuden valvontalain 11 §:ään sisältyvät säännökset, joiden perusteella viranomaiset toimittavat aluksella tarkastuksen viimeksi mainituissa tilanteissa.

Säännön 4 kappaleen a kohdan mukaan hallinnon asianmukaisesti valtuuttamien viranomaisten tai 3 säännön 1 kappaleessa tarkoitetun sopimuspuolen on toimitettava alusten katsastukset yleissopimuksen täytäntöön panemiseksi ottaen huomioon IMO:n laatimat ohjeet katsastuksista. Hallinto voi myös

antaa katsastusten toimittamisen joko tarkoitukseen nimitetyille katsastajille tai hyväksymilleen tarkastuslaitoksille. Eduskunnan käsiteltävänä olevan alusturvallisuuslain 6 luvussa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston velvollisuudesta toimittaa AFS-yleissopimuksen ja TBT-asetuksen edellyttämät katsastukset ja antaa edellä mainituista katsastuksista alukselle todistuskirja.

Kappaleen b kohdan mukaan hallinnon tulee nimittäessään katsastajia tai hyväksyessään tarkastuslaitoksia suorittamaan katsastuksia vähimmäisvaatimuksena valtuuttaa nimittämänsä katsastaja tai hyväksymänsä tarkastuslaitos (i) vaatimaan, että alus täyttää yleissopimuksen 1 liitteen määräykset, ja (ii) suorittamaan katsastuksia tämän yleissopimuksen sopimuspuolena olevan satamavaltion asianmukaisten viranomaisten pyynnöstä.

Kappaleen c kohdan mukaan, kun hallinto, nimitetty katsastaja tai hyväksytty tarkastuslaitos päättää, ettei aluksen kiinnittymisenestojärjestelmä ole yhdenmukainen joko 2 tai 3 säännön mukaisen todistuskirjan yksityiskohtien kanssa tai yleissopimuksen määräysten kanssa, tulee sellaisen hallinnon, katsastajan tai tarkastuslaitoksen välittömästi varmistaa, että aluksella ryhdytään korjaaviin toimiin sen saattamiseksi yleissopimuksen määräysten mukaiseksi. Katsastajan tai tarkastuslaitoksen tulee myös tiedottaa hallinnolle tällaisista päätöksistä asianmukaisella tavalla. Jos vaadittuihin korjaaviin toimiin ei ryhdytä, hallinnolle on tiedotettava asiasta heti, ja sen tulee varmistaa, että todistusta joko ei luovuteta alukselle tai se on, tapauksesta riippuen peruutettava. Eduskunnan käsiteltävänä olevan alusturvallisuuslain 60 ja 61 §:ään sisältyisivät säännökset toimenpiteistä, joihin on ryhdyttävä, jos katsastuksessa havaitaan aluksessa vika tai puute.

Kappaleen d kohdan mukaan, jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa c kohdan mukaisessa tapauksessa, satamavaltion asianmukaisille viranomaisille on tiedotettava asiasta heti. Kun hallinto, nimetty katsastaja tai hyväksytty tarkastuslaitos on tiedottanut asiasta satamavaltion asianmukaisille viranomaisille, kyseessä olevan satamavaltion hallituksen on annettava tarpeellista apua hallinnolle, katsastajalle tai tarkastuslaitokselle, jotta ne voivat täyttää tämän säännön mukaiset velvoitteensa mukaan lukien 11 tai 12 artiklassa mainitut toimenpiteet. Hallinnollisin ohjein voidaan varmistaa, että viranomaiset antavat apua edellä esitetyssä tilanteessa.

2 sääntö. *Todistuskirjan antaminen tai vahvistaminen.* Säännön 1 kappaleen mukaan hallinnon tulee vaatia, että 1 säännön tarkoittamalle alukselle myönnetään todistuskirja aluksen läpäistyä 1 säännön määräysten mukaisesti suoritetun katsastuksen. Muiden sopimuspuolien tulee hyväksyä sopimuspuolen hallinnon alaisuudessa myönnetty todistuskirja, jota tulee kaikissa yleissopimusta koskevissa asioissa pitää samanarvoisena kuin niiden itsensä myöntämiä todistuskirjoja.

Säännön 2 kappaleen mukaan hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama henkilö tai tarkastuslaitos antaa tai vahvistaa todistuskirjan. Kaikissa tapauksissa hallinnolla on täysi vastuu todistuskirjasta. TBT-asetuksen liitteessä II säädetään todistuskirjan antamisesta, kun katsastus on suoritettu. TBT-asetuksen 6 artiklassa säädetään, että yhteisön jäsenvaltioiden tulee tunnustaa kaikki AFS-todistuskirjat.

Säännön 3 kappaleen mukaan hallinnon tulee myöntää säännön 2 ja 3 kappaleen mukainen todistuskirja viimeistään kahden vuoden kuluttua 1 liitteen määräysten voimaantulosta sellaisille aluksille, jotka käyttävät 1 liitteessä valvottua kiinnittymisenestojärjestelmää, joka on asennettu ennen valvontamääräysten voimaantulopäivää. Erikseen on todettu, että tämä ei vaikuta alusten velvoitteeseen noudattaa 1 liitteessä asetettuja määräyksiä.

Säännön 4 kappaleen mukaan ilmoituksen tulee olla 4 liitteen 1 lisäyksessä annetun mallin mukainen ja se tulee olla ainakin espanjan-, englannin- tai ranskankielisenä. Jos todistuskirjassa käytetään myös sen antaneen sopimuspuolen virallista kieltä, on se vallitseva ristiriitatilanteessa.

3 sääntö. *Toisen sopimuspuolen antama tai vahvistama todistuskirja.* Säännön 1 kappaleen mukaan hallinnon pyynnöstä toinen sopimuspuoli voi katsastuttaa aluksen, ja todettuaan, että yleissopimuksen määräykset on täytetty, sen tulee antaa tai valtuuttaa joku antamaan alukselle todistuskirja tai, soveltuvissa tapauksissa, vahvistaa tai valtuuttaa jo-

ku vahvistamaan alukselle todistuskirja yleissopimuksen mukaisesti. Säännön 2 kappaleen mukaan jäljennös todistuskirjasta ja katsastusselostuksesta on toimitettava mahdollisimman pian niitä pyytäneelle hallinnolle. Säännön 3 kappaleen mukaan säännön määräysten mukaisesti annetussa todistuskirjassa tulee olla maininta siitä, että se on annettu säännön 1 kappaleessa tarkoitetun hallinnon pyynnöstä. Se on yhtä pätevä kuin hallinnon myöntämä todistuskirja ja se tunnustetaan samanarvoiseksi tällaisen todistuskirjan kanssa. Säännön 4 kappaleessa kielletään todistuskirjan antaminen alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, jonka hallitus ei ole sopimuspuoli.

4 sääntö. *Todistuskirjan voimassaoloaika.* Säännön 1 kappaleen mukaan 2 tai 3 säännön nojalla myönnetty todistuskirja lakkaa olemasta voimassa, jos kiinnittymisenestojärjestelmä vaihdetaan tai korvataan eikä todistuskirjaa vahvisteta yleissopimuksen mukaisesti, taikka jos alus siirtyy käyttämään toisen sopimuspuolen lippua. Säännössä on lisäksi tarkemmat määräykset uuden todistuskirjan myöntämisestä jälkimmäisessä tapauksessa. Eduskunnan käsiteltävänä olevan alusturvallisuuslain 59 § sisältää säännökset todistuskirjan voimassaolon päättymisestä.

5 sääntö. *Ilmoitus kiinnittymisenestojärjestelmästä.* Säännön 1 kappaleen mukaan hallinnon tulee vaatia, että kansainvälisiä matkoja tekevillä aluksilla, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, mutta joiden bruttovetoisuus on alle 400, ja joihin sovelletaan yleissopimuksen 3 artiklan 1 kappaleen a kohtaa (lukuun ottamatta kiinteitä tai kelluvia alustoja, kelluvia varastoyksikköjä ja kelluvia tuotanto-, varastointi- ja purkuyksikköjä) tulee olla aluksen omistajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen allekirjoittama ilmoitus kiinnittymisenestojärjestelmästä. Ilmoituksen mukana on oltava sopivia asiakirjoja, jotka osoittavat ilmoituksen oikeellisuuden, esimerkiksi kuitti käytetystä maalista tai lasku maalauksesta, tai siinä on oltava tarkoituksenmukainen hyväksymismerkintä. TBT-asetukseen sisältyy vastaava säännös jäsenvaltion lippua käyttävien alusten osalta, joskin säännös koskee myös kotimaanmatkoja tekeviä aluksia.

Säännön 2 kappaleen mukaan ilmoituksen tulee olla 4 liitteen 2 lisäyksessä annetun mallin mukainen ja sen tulee olla ainakin espanjan-, englannin- tai ranskankielisenä. Jos todistuskirjassa käytetään myös sopimuspuolen virallista kieltä, on se vallitseva ristiriitatilanteessa.

2 Lakiehdotusten perustelut

2.1 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettuun I liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne I liitteen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti kuin I liite tulee Suomen osalta voimaan.

2.2 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjan uudistettuun II liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne II liitteen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti kuin II liite tulee Suomen osalta voimaan.

2.3 Laki alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvonnasta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

2 §. Lain voimaantulosta säädettäisiin tasavallan presidentin asetuksella. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan samanaikaisesti kuin yleissopimus tulee Suomen osalta voimaan.

2.4 Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Edellä yleisperustelujen kohdassa 5.3 selostetun mukaan alusjätetoimikunnan mietintö, liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2008, joka myös sisältää laaja-alaisen katsauksen voimassa olevasta merenkulun ympäristönsuojelua koskevasta lainsäädännöstä sekä kansainvälisistä yleissopimuksista ja Euroopan yhteisön oikeudesta, on tämän hallituksen ehdotuksen perustana. Hallituksen esitykseen on kuitenkin sisällytetty lähtökohtaisesti vain ne osat, jotka liittyvät ehdotettuihin muutoksiin.

1 luku Yleiset säännökset

1 §. *Lain tarkoitus*. Lain tarkoitusta kuvaava pykälä on uusi, mutta ei poikkea nykyisen alusjätelain tarkoituksesta. Pykälässä säädettäisiin, että merenkulun ympäristönsuojelulain tarkoituksena on ehkäistä ympäristön pilaantumista. Keinoina ovat erilaiset kiellot ja rajoitukset, jotka kohdistuvat haitallisten aineiden päästämiseen veteen tai ilmaan. Keinona on myös jätteiden vastaanoton järjestäminen satamassa.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin on lainsäädännön rakenteellisessa uudistuksessa koottu ne säännökset, jotka koskevat alusten tavanomaista toimintaa. Jos aluksen tavanomaisessa toiminnassa aiheutuu häiriötila, kuten merionnettomuus, josta aiheutuu päästöjä, onnettomuuden haittavaikutusten torjuntaan sovellettaisiin ehdotetun öljyntorjuntalain säännöksiä.

Keskeisimmät keinot alusten tavanomaiseen toimintaan liittyvien päästöjen aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi ovat erilaiset päästökiellot ja päästörajoitukset, alusten rakennetta koskevat vaatimukset, alusten moottoreita ja polttoaineita koskevat vaatimukset, erilaiset ilmoitusvelvollisuudet, sertifioinnit ja seurantavelvoitteet sekä velvoitteet, jotka koskevat haitallisten aineiden jättämistä jätteinä satamiin sekä näihin liittyvät taloudelliset kannusteet. Nykyinen alusjätelaki sisältää jo pääosin mainitut velvoitteet.

Alusten tavanomaisella toiminnalla tarkoitetaan sitä, että alusta käytetään sille suunniteltuun tarkoitukseen, joka yleensä on lastin tai matkustajien kuljettaminen merellä tai sisävesialueella eri satamien välillä tai risteilyalusliikenteessä. On myös aluksia, jotka toimivat luonnonvarojen hyödyntämisessä. Alusten tavanomaisessa toiminnassa muodostuu luonnostaan aineita, jotka veteen tai ilmaan päästessään aiheuttaisivat ympäristön pilaantumista. Laki perustuu keskeisiltä osiltaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaiselle perusajatukselle, että meren luonnontilaa tulee suojella meriliikenteen merkittävimmiltä haittavaikutuksilta. Määräysten mukaan kielletyt tai rajoitettavat päästöt ovat alusten konehuoneesta ja säiliöistä, keittiöstä, käymälä- ja peseytymistiloista peräisin olevia aineita sekä aluksella syntyvää asumisjätettä. Aluksen voimanlähteenä toimivasta moottorista ja jätteenpolttouunista ilmaan menevät aineet, kuten typen ja rikin oksidit, otsonikerrosta heikentävät aineet, haihtuvat orgaaniset aineet (VOC) sekä jätteenpoltossa aluksella syntyvät aineet ovat myös sääntelyn kohteena. Aluksesta liukenee lisäksi veteen erilaisia aluksen suojaamiseen ja sen kulkuominaisuuksien parantamiseen käytettyjä aineita.

Ehdotetussa laissa säädettäisiin myös alusjätteiden vastaanottolaitteiden järjestämisvaatimuksesta korjaustelakoilla ja huviveneiden talvisäilytyspaikoilla.

Voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutu-

vaa ympäristön pilaantumista ei olisi dumppaus eli maista peräisin olevan jätteen hävittäminen laskemalla jäte mereen. Myöskään maista peräisin olevan jätteen merikuljetus ei kuuluisi merenkulun ympäristönsuojelulain piiriin. Muun kuin aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyneen jätteen polttaminen ei myöskään ole aluksen tavanomaista toimintaa nykyisessä alusjätelaissa tarkoitetussa merkityksessä. Dumppauksesta ja jätteen polttamisesta säädetään merensuojelulaissa ja jätteen kuljetuksesta EU:n jätesiirtoasetuksessa. Suomen vesialueita ja talousvyöhykettä koskevasta dumppauskiellosta säädetään ympäristönsuojelulain (86/2000) 9 §:n 2 momentissa ja jätteen polttokiellosta jätelain (1072/1993) 73 a §:ssä.

Merensuojelulaissa (1415/1994) säädetään meren pilaantumisen ehkäisemiseksi kielletyistä toimista Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella. Ympäristönsuojelulaissa (86/2000) on vastaavasti Suomen sisävesialuetta, aluevesiä ja talousvyöhykettä koskevia säännöksiä. Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädettäisiin kuitenkin merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjunnasta säädettäisiin öljyvahinkojen torjuntalaissa.

Vaarallisten kiinteiden aineiden kuljetuksesta kappaletavarana säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) ja sen nojalla annetuissa asetuksissa. Pakattuja vaarallisia aineita, niiden luokitusedellytyksiä ja kuljetusta koskevat määräykset sisältyvät IMO:n hyväksymään IMDG-koodiin. Lakia sovelletaan merenkulun ympäristönsuojelulain sijasta, kun kysymys on vaarallisten aineiden kuljettamisesta pakattuna. Öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamisesta irtolastina säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana on myös voimassa pakattujen vaarallisten aineiden kuljetuksesta ro-ro-aluksissa Itämerellä koskeva yhteistyöpöytäkirja (Memorandum of Understanding), jonka Suomi on saattanut kansallisesti voimaan. Määräykset ovat vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain (719/1994) 24 §:n 2 momentin nojalla voimassa nykyisin Merenkulkulaitoksen ja tulevaisuudessa Liikenteen turvallisuusviraston määräyksinä.

Kiinteiden vaarallisten aineiden kuljetuksesta irtolastina säädetään IMO:n hyväksymässä suosituksen luonteisessa BC-koodissa. IMO valmistaa parhaillaan sitovaa IMSBC-koodia vaarallisten aineiden kuljettamisesta irtolastina.

Kemikaalien varastoinnista ja säilyttämisestä säädetään kemikaalilaissa ja räjähdysvaarallisista aineista annetussa laissa (263/1953). Radioaktiivisista aineista, ydinaineista ja ydinjätteistä säädetään lisäksi säteilylaissa (592/1991) ja ydinenergialaissa (990/1987).

Ehdotetun 2 momentin mukaan todettaisiin, että merenkulun ympäristönsuojelulailla annetaan aluksista peräisin olevaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Jos samasta asiasta on säännöksiä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa tai EU:n yhteisöoikeudessa, nykyisen alusjätelain periaatteena on ollut soveltaa tiukimmin velvoittavaa sääntelyä. Tätä periaatetta noudatettaisiin myös uudessa merenkulun ympäristönsuojelulaissa.

2 §. *Määritelmät.* Pykälä sisältää lain määritelmät. Pääosa vastaa voimassa olevan alusjätelainsäädännön määritelmiä. Uudistuksessa siirrettäisiin määritelmät perustuslain edellyttämällä tavalla lain tasolle.

2 §:n 1 kohta. MARPOL 73/78 -yleissopimus. Määritelmä sisältyy alusjäteasetuksen 1 §:n 2 kohtaan. MARPOL 73/78 -yleissopimuksella tarkoitetaan alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja tähän pöytäkirjaan tehtyjä muutoksia. Kun viitataan MARPOL 73/78 -yleissopimukseen, tarkoitetaan myös yleissopimuksen osana olevia liitteitä ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia, jotka ovat yleissopimuksen 1 artiklan mukaan pöytäkirjan erottamaton osa.

2 §:n 2 kohta. Helsingin sopimus. Uutena määritelmänä ehdotetaan sisällytettäväksi

Helsingin sopimuksen määritelmä. Helsingin sopimuksella tarkoitetaan vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000). Helsingin sopimuksella tarkoitetaan sekä velvoittavaa sopimusta että sen liitteitä ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia. Sopimuksen tavoitteena on Itämeren alueen ekologinen palautuminen ja ekologisen tasapainon säilyttäminen. Helsingin sopimus koskee suurelta osin maalta Itämereen tulevaa kuormitusta, mutta Helsingin sopimuksen 8 artiklan mukaan sopimuspuolet ryhtyvät myös Helsingin sopimuksen IV liitteessä tarkoitettuihin toimenpiteisiin Itämeren alueen suojelemiseksi alusten aiheuttamalta pilaantumiselta. Helsingin sopimuksen 8 artiklan mukaan sopimuspuolet kehittävät yhdenmukaisia vaatimuksia alusten tuottamien jätteiden vastaanottolaitteille. Helsingin sopimuksen 9 artiklan mukaan sopimuspuolet soveltavat yleissopimuksen määräyksiä soveltuvin osin myös huviveneisiin ja ryhtyvät toimenpiteisiin vapaa-ajan veneilyn Itämeren alueen merelliselle ympäristölle aiheuttamien haitallisten vaikutusten vähentämiseksi.

Helsingin sopimuksen IV liitteen mukaan sopijapuolet soveltavat MARPOL 73/78 -yeissopimuksen liitteiden määräyksiä, ellei käymäläjätevesiä koskevasta 5 säännöstä muuta johdu. Helsingin sopimuksella säädetään siten nykyisin erityisesti alusten käymäläjätevesiä ja huviveneitä koskevista velvollisuuksista. Helsingin sopimuksen perusteella annetaan myös HELCOM:n suosituksia, jotka eivät ole osa sopimusta. HELCOM:n suositukset on mahdollista sisällyttää kansalliseen lainsäädäntöön. Suomi onkin pyrkinyt saattamaan Suomessa kansallisesti voimaan myös HELCOM:n suosituksia.

2 §:n 3 kohta. *SOLAS-yleissopimus.* Uutena kohtana ehdotetaan lisättäväksi SOLAS -yleissopimusta koskeva määritelmä. SOLAS-yleissopimus ja MARPOL 73/78 -yleissopimus liitteineen muodostavat keskeisen perustan kaikkialla maailmassa sovellettavista IMO:ssa hyväksytyistä kansainvälisistä velvoitteista. SOLAS – yleissopimuksessa määrätään aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista.

2 §:n 4 kohta. *AFS-yleissopimus.* AFS-yleissopimuksella tarkoitetaan IMO:ssa vuonna 2001 hyväksyttyä kansainvälistä yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamiseksi (International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001). Määritelmä on uusi.

2 §:n 5 kohta. *TBT-asetus.* TBT-asetuksella tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003 orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa. Asetus tuli voimaan 10 päivänä toukokuuta 2003.

Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi Suomen vesialuetta ja talousvyöhykettä koskevat määritelmät. Pääosa määritelmistä sisältyy nykyiseen alusjätelainsäädäntöön. Asiasisältöön ei ehdoteta muutoksia.

Määritelmät ovat keskeisiä lainsäädännön maantieteellisen soveltamisalan ja siten rantavaltion lainkäyttövallan kannalta. YK:n merioikeusyleissopimus (SopS 49–50/1996) sisältää periaatteet, joita sovelletaan aluevesien ja talousvyöhykkeen rajaamiseen ja käyttämiseen sekä kauttakulkuun ja taloudelliseen toimintaan. Sopimus sisältää myös määräyksiä ympäristönsuojelusta.

Merioikeusyleissopimuksen mukaan rantavaltioilla on määräämisoikeus aluevesillään, jotka ulottuvat enintään 12 meripeninkulman päähän rannikosta. Ulkoisilla aluevesillä eli aluemerellä muiden maiden aluksilla on oikeus viattomaan kauttakulkuun. Rantavaltioilla on määräämisoikeus luonnonvaroihin ja tiettyihin taloudellisiin toimiin talousvyöhykkeellä, joka ulottuu enintään 200 meripeninkulmaa rannikosta. Rantavaltiot määräävät talousvyöhykkeellä tehtävästä merentutkimuksesta ja ympäristönsuojelusta. Kaikilla muilla valtioilla on oikeus kauttakulkuun talousvyöhykkeellä.

2 §:n 6 kohta. *Aluevedet, sisäiset aluevedet ja aluemeri.* Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi viittaus Suomen aluevesien rajoista annettuun lakiin (463/1956) aluevesien rajauksista. Mainitun lain mukaan aluevesien ulkorajana on kansainvälinen aluevesiraja. Aluevedet jakautuvat sisäisiin aluevesiin ja ulkoisiin aluevesiin eli aluemereen. Sisäisillä aluevesillä tarkoitetaan aluevesien sitä osaa, jota rajoittavat maan puolella teoreettisen keskivedenkorkeuden mukainen rantaviiva ja jokien suissa joen keskivedenpinnan ja me-

ren keskivedenpinnan leikkausviiva sekä meren puolella ulkorajana murtoviiva, jonka kulma- eli peruspisteet sijaitsevat uloimmilla maastokohdilla, joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla. Aluemerellä tarkoitetaan sanotussa laissa määriteltyjä Suomen ulkoisia aluevesiä. Aluemeri on sisäisiin aluevesiin välittömästi liittyvä vyöhyke, jonka ulkoraja on kahdentoista meripeninkulman etäisyydellä sisäisten aluevesien ulkorajasta, jos Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa ei toisin määritellä. Suomen aluevesien rajoista annetun lain mukaan Suomenlahdella aluemeren ulkorajana on murtoviiva, joka kulkee vähintään kolmen peninkulman etäisyydellä keskiviivasta ja jää kaikissa kohdin kansainväliseen merenkulkuun vakiintuneesti käytettävän reittijakoalueen pohjoispuolelle.

2 §:n 7 kohta. *Sisävesialue.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjätelain 2 a §:n 6 kohtaa. Sisävesialue käsittäisi suomalaiset järvet, joet ja kanavat, mutta ei merialuetta eli niin sanottuja suolaisia vesiä. Suomessa sisävesialueet ovat vesiliikenteen kannalta laajat ja niillä on paikoitellen huomattava merkitys eri kuljetusmuotojen kokonaisuudessa.

2 §:n 8 kohta. *Suomen vesialueella.* Määritelmä on nykyisen alusjätelain 2 a §:n 7 kohdassa. Suomen vesialue käsittää Suomen aluevedet ja sisävesialueen. Merenkulun ympäristönsuojelua koskeva lainsäädäntö kattaa siten kaikki Suomen lainkäyttövallan piiriin kuuluvat vesialueet.

2 §:n 9 kohta. *Talousvyöhyke.* Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi viittaus Suomen talousvyöhykkeestä annettuun lakiin. Lain (1058/2004) 1 §:n mukaan Suomen talousvyöhyke käsittää Suomen aluevesiin välittömästi liittyvän merialueen, jonka ulkoraja määräytyy Suomen vieraiden valtioiden tekemien sopimusten mukaisesti ja jonka ulkorajan sijainti osoitetaan valtioneuvoston asetuksella. Suomella on talousvyöhykkeellä Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 2 §:n 2 momentin mukaan kansainvälisen oikeuden mukainen lainkäyttövalta muun muassa meriympäristön suojelussa. Talousvyöhykkeen ulkorajasta on voimassa Ruotsin kanssa solmittu sopimus Perämerellä ja Selkämerellä (SopS 7/1973), sekä Ahvenanmerellä ja pohjoisella Itämerellä (SopS 39/1995), Suomenlahdella ja pohjoisella Itämerellä Viron kanssa tehty sopimus (SopS 59/2001) ja Suomenlahdella Venäjän kanssa soveltuvin osin voimassa oleva aiemmin tehty sopimus (SopS 20/1966). Talousvyöhykkeen sisäraja on samalla Suomen aluevesien ulkoraja.

2 §:n 10 kohta. *Itämeren alue.* Määritelmä on alusjätelain 2 a §:n 8 kohdassa. Määritelmä vastaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa esitettyä Itämeren yleisesti käytettyä määritelmää.

2 §:n 11 kohta. *Lähin maa.* MARPOL 73/78 -yleissopimus sisältää eräissä kohdin määräyksiä lähimmästä maasta. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi säännös siitä, mitä lähimmällä maalla tarkoitetaan eli sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa. Sisäisten aluevesien ulkoraja määräytyy uloimpien maastokohtien mukaan, jos Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa ei toisin määritellä. Maastokohdat voivat olla joko mantereella, saarilla, luodoilla tai kareilla. Esimerkiksi Australian koillisrannikon osalta lähin maa määräytyy niiden koordinaattien mukaan, jotka on määritelty MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 10 kohdassa.

2 §:n 12 kohta. *Kansainvälinen liikenne.* Ehdotettu määritelmä, joka on uusi, vastaa alusten katsastuksesta annetun asetuksen (1123/1999) 2 §:n 13 kohdan kansainvälisen liikenteen määritelmää. Ehdotettuun määritelmään on kuitenkin myös sisällytetty merimatkat Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle lukuun ottamatta tämän pykälän 13 kohdassa tarkoitettua liikennettä.

Matkustaja-alusristeilyt suomalaisesta satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle olisivat siten kansainvälistä liikennettä lukuun ottamatta jo aiemmin voimassa ollutta sääntelyä, jonka mukaan matkat Saimaan kanavaa Viipuriin ja liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä rinnastettaisiin kotimaanliikenteeseen. Kansainvälistä liikennettä olisivat myös merimatkat Suomen aluevesirajan ulkopuolella sijaitseville alustoille. Kansainvälinen liikenne on Suomessa käytännössä kokonaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa tarkoitettua merialueella tapahtuvaa liikennettä.

2 §:n 13 kohta. *Kotimaanliikenne.* Määritelmä sisältyy alusjäteasetuksen 1 §:n 4 kohtaan. Kotimaanliikenne ei sisällä Suomen aluevesien ulkopuolelle suuntautuvia risteilymatkoja. Kotimaanliikenteen määritelmällä on merenkulun ympäristönsuojelulaissa vähäinen merkitys, koska MARPOL 73/78 -yleissopimus koskee merialueella tapahtuvaa liikennettä siitä riippumatta, tapahtuuko matka suomalaisten satamien välillä vai Suomen ja ulkomaan satamien välillä. Osa kotimaanliikenteestä on siten yleissopimuksessa tarkoitettua meriliikennettä. Sisävesialueella ja kotimaan liikenteessä purjehtiville aluksille voidaan merenkulun ympäristönsuojelulain perusteella antaa vastaavat tarkemmat säännökset kuin Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä purjehtiville aluksille. Lisäksi EU:n rikkidirektiivissä on myös säännöksiä sisävesialuksista. Kotimaanliikenteeksi katsotaan myös matkat Saimaan kanavaa pitkin Viipuriin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä.

2 §:n 14 kohta. *Alus.* Määritelmä on alusjätelain 2 a §:n 1 kohdassa.

Määritelmä perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohtaan, jonka mukaan ”alus tarkoittaa mitä tahansa meriympäristössä toimivaa vesikulkuneuvoa ja käsittää kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, veden alla käytettävät alukset, kelluvat alukset ja kiinteät tai kelluvat alustat”. Aluksia ovat kaikki lastialukset ja matkustaja-alukset ja erilaiset muut alukset kuten esimerkiksi kalastusalukset, työalukset ja sota-alukset.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukainen aluksen käsite on laaja ja aluksen käsitteeseen ei liity yleistä kokorajoitusta. Yleissopimus ja myös merenkulun ympäristönsuojelulaki koskevat siten myös pieniä aluksia kuten huviveneitä, jollei jossain säännöksessä ole nimenomaan mainittu, että vaatimus koskee esimerkiksi vain tietyn bruttovetoisuuden ylittäviä aluksia. Pienten alusten kuuluminen pääsäännön mukaan merenkulun ympäristönsuojelua koskevan MARPOL 73/78 –yleissopimuksen piiriin erottaa sopimuksen merkittävällä tavalla SOLAS _-yleissopimuksesta, jossa sopimuksen soveltaminen edellyttää aluksen bruttovetoisuuden olevan pääsäännön mukaan vähintään 500.

Aluksen määritelmä olisi myös uudessa laissa laaja nykyisen alusjätelain tavoin, mutta kuitenkin siten rajattuna, että pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustettuihin kelluviin alustoihin sovellettaisiin ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain sijasta ympäristönsuojelulakia ja jätelakia.

2 §:n 15 kohta. *Öljysäiliöalus.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjätelain 2 a §:n 2 kohdan määritelmää. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uusi I liite ei sisällä muutoksia tältä osin.

2 §:n 16 kohta. *Kemikaalisäiliöalus.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjätelain 2 a §:n 3 kohdan määritelmää. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uusi II liite ei sisällä muutoksia tältä osin.

2 §:n 17 kohta. *Matkustaja-alus.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 2a kohdan määritelmää. Matkustajaaluksella tarkoitetaan alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa. Matkustajamäärä sekä matkustajaa koskeva määritelmä perustuu SOLAS-yleissopimukseen.

2 §:n 18 kohta. *Huvivene.* Vastaava huvialuksen määritelmä sisältyy nykyisen alusjätelain 2 a §:n 4 kohtaan. Määritelmä on hyvin yleinen. Olennaista määritelmässä on aluksen koosta riippumatta sen käyttötarkoitus. Huviveneitä koskevat tämän lain mukaiset vaatimukset perustuvat pääosin MARPOL 73/78 –yleissopimukseen, Helsingin sopimukseen ja Euroopan yhteisön alusjätedirektiiviin.

Huviveneitä koskevia ympäristösäännöksiä sisältyy tämän lain ohella myös huviveneitä koskevien jäsenvaltioiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten lähentämisestä annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 94/25/EY sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/44/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003, jäljempänä huvivenedirektiiviin. Direktiivissä säädetään huviveneiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöistä. Huviveneiden varusteiden ominaisuuksien osalta säädetään eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa (621/2005) ja valtioneuvoston asetuksessa huviveneiden ja vesiskoottereiden tur-

vallisuudesta ja melupäästöistä sekä huviveneisiin ja vesiskoottereihin asennettavien moottoreiden melu- ja pakokaasupäästöistä (748/2005). Niiden mukainen huviveneen määritelmä eroaa tämän lain mukaisesta määritelmästä kokorajoituksen sekä vuokraus- tai koulutuskäyttöä ja markkinoille saattamista koskevien erityisedellytysten osalta.

2 §:n 19 kohta. *Kalastusalus.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjätelain 2 a §:n 5 kohdan määritelmää.

2 §:n 20 kohta. *Sisävesialus.* Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi sisävesialuksen määritelmä, joka perustuu rikkidirektiivin 2 artiklan 3 j alakohdan määritelmään.

2 §:n 21 kohta. *Puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alus.* Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alusta koskeva määritelmä. Tämä ei aiheuta asiasisällöllisiä muutoksia voimassa olevaan lainsäädäntöön.

2 §:n 22 kohta. *Bruttovetoisuus.* Määritelmä on nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 3 kohdassa. Aluksen bruttovetoisuutta ilmaiseva luku määritetään laskentakaavan mukaisella tavalla aluksen kaikkien tilojen tilavuudesta.

2 §:n 23 kohta. *Alusjäte.* Määritelmä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 2 a §:n 18 kohtaa, mutta on yksinkertaistettu. Alusjätteen määritelmä kattaa laaja-alaisesti aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyvät jätteet olipa kyse öljystä, haitallisista nestemäisistä aineista, käymäläjätevesistä, kiinteistä jätteistä tai alukselta ilmaan tai veteen menevistä muista aineista.

Alusjätedirektiivin 2000/59/EY 2 artiklan c kohdassa aluksella syntyvällä jätteellä tarkoitetaan kaikkia sellaisia jätteitä, käymäläjätevesi mukaan lukien, ja muita jäämiä kuin lastijäämiä, joita syntyy aluksen tavanomaiseen toimintaan perustuen ja jotka kuuluvat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen I (öljy), IV (käymäläjätevesi) ja V (kiinteät jätteet) soveltamisalaan, sekä lastiin liittyviä jätteitä sellaisina kuin ne määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteen V täytäntöönpanoa koskevissa ohjeissa. Esimerkkinä kiinteistä jätteistä ovat muovit ja ruoantähteet sekä erilaiset aluksen huollossa kertyneet materiaalit. Alusjätteitä ovat myös lastin kuljetuksesta aiheutuvat jätteet, mukaan lukien lastattaessa tai lastia purettaessa alukselle jääneet lastijätteet, sälytyspuut, tukipuut, kuormalavat, sidos- ja pakkausmateriaalit, vaneri, paperi, pahvi, teräslanka ja teräsvanteet.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa ei ole yleistä jätteen määritelmää. Jätelain (1072/1993) 3 §:ssä käytetty jätteen määritelmä eroaa ehdotetun lain mukaisesta määritelmästä, koska jätelain mukaan jätteellä tarkoitetaan ainetta tai esinettä, jonka sen haltija on poistanut tai aikoo poistaa käytöstä taikka on velvollinen poistamaan käytöstä. Jätelain mukaan muu jäte erotetaan ongelmajätteestä sillä, että ongelmajäte voi kemiallisen tai muun ominaisuutensa takia aiheuttaa erityistä vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle.

2 §:n 24 kohta. *Haitallinen aine.* Vastaavanlainen määritelmä sisältyy alusjätelain 2 a §:n 17 kohtaan, kuitenkin niin, että käsite ”vahingollinen” on ehdotetussa laissa korvattu käsitteellä ”haitallinen”. Haitallisen aineen määritelmä vastaisi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen sisältöä, jossa haitallinen aine vaikuttaa haitallisesti veteen, kun taas ilmaa pilaava aine vaikuttaa haitallisesti ilmaan.

Haitallisella aineella tarkoitetaan Helsingin sopimuksen 2 artiklan 7 kohdan mukaan kaikkia aineita, joiden johtaminen mereen saattaa aiheuttaa pilaantumista. Haitallisen aineen määritelmä on laajempi kuin mainitun sopimuksen 8 kohdan vaarallisen aineen määritelmä. Vaarallisella aineella tarkoitetaan kaikkia aineita, joille on ominaista pysyvyys, myrkyllisyys tai taipumus biologiseen kertymiseen. Vaaralliset aineet ovat siten myös haitallisia aineita. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa haitallisten aineiden määritelmä on liitetty MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II IV ja V liitteisiin. Haitallista ainetta on myös aine, johon on sekoitettu haitallista ainetta. Kiinteä jäte kuten kotitalousjäte on merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan haitallista ainetta, eikä sitä saa päästää veteen.

2 §:n 25 kohta. *Lastijäte.* Lastijätteen määritelmä vastaa asiasisällöllisesti nykyisen alusjätelain 2 a §:n 19 kohdan lastijätteen määritelmää. Alusjätedirektiivin 2000/59/EY 2 artiklan d kohdassa lastijäämällä tarkoitetaan aluksen lastitilassa tai säiliöissä olevia

jäännöksiä, jotka jäävät jäljelle purkamisen ja puhdistuksen jälkeen ja joihin kuuluvat myös lastauksen tai purkamisen ylijäämät ja valumat.

2 §:n 26 kohta. *Päästö.* Määritelmä on uusi, mutta vastaa nykyistä lainsäädäntöä. Määritelmä perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklaan ja Helsingin sopimuksen IV liitteen 3 säännön 2 a kohtaan, jonka mukaan päästöllä tarkoitetaan haitallisten aineiden tai sellaisia aineita sisältävien poistovirtausten osalta mitä tahansa laskemista aluksesta syystä riippumatta ja siihen sisältyy kaikenlainen aineen karkaaminen, hävittäminen, läikkyminen, vuotaminen, pumppuaminen, leviäminen tai tyhjentäminen. Päästöön ei kuitenkaan sisälly sellainen mereen laskeminen (dumppaus), jota tarkoitetaan Lontoossa 29 päivänä joulukuuta 1972 tehdyssä jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyssä yleissopimuksessa, sellainen haitallisten aineiden laskeminen, joka suoraan aiheutuu merenpohjan mineraalivarojen tutkimisesta, hyväksikäytöstä ja näihin liittyvästä merellä tapahtuvasta käsittelystä eikä haitallisten aineiden laskeminen pilaantumisen vähentämistä tai rajoittamista tarkoittavan laillisen tutkimustyön yhteydessä.

2 §:n 27 kohta. *Ympäristön pilaantuminen.* Ympäristön pilaantumisen määritelmä vastaa vesien pilaantumisen osalta nykyisen alusjätelain 2 §:ää. Säännös perustuu myös Helsingin sopimuksen 2 artiklan 1 kohdan määritelmään, jonka mukaan pilaantuminen tarkoittaa suoraan tai välillisesti ihmisen toimesta tapahtuvaa sellaisten aineiden tai energian johtamista mereen, jokisuut mukaan luettuina, jotka saattavat vaarantaa ihmisten terveyttä, vahingoittaa elollisia luonnonvaroja ja merellisiä ekosysteemejä, estää oikeutettua meren käyttöä, mukaan luettuna kalastus, huonontaa meriveden käyttöominaisuuksia sekä virkistysarvoja. Ympäristön pilaantumista koskeva määritelmä ilmaa pilaavien aineiden osalta perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen ja Euroopan yhteisön säädöksiin. Ehdotus ei aiheuta asiasisällöllisiä muutoksia voimassa olevaan lakiin.

2 §:n 28 kohta. *Öljy.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjätelain 2 a §:n 9 kohdan määritelmää. Öljy määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 1 kohdassa, jonka mukaan öljy tarkoittaa mineraaliöljyä sen kaikissa muodoissa, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, jäteöljy sekä jalostetut tuotteet (muut kuin mineraaliöljyyn pohjautuvat kemikaalit, joita tämän yleissopimuksen II liitteen määräykset koskevat) ja rajoittamatta edellä olevan yleisyyttä, käsittää aineet, jotka on lueteltu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen I lisäyksessä.

2 §:n 29 kohta. *Öljypitoinen seos.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjätelain 2 a §:n 10 kohtaa. Öljypitoinen seos määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 3 kohdassa, jonka mukaan öljypitoinen seos tarkoittaa seosta, jolla on mikä tahansa öljypitoisuus.

2 §:n 30 kohta. *Nestemäinen aine.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjätelain 2 a §:n 13 kohtaa ja perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 1 säännön 7 kohtaan.

2 §:n 31 kohta. *Haitallinen nestemäinen aine.* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen uudistuksessa muutettiin haitallisten aineiden luokittelu niiden ympäristövaarallisuuden mukaan aikaisemmasta neliportaisesta A, B, C, D –luokituksesta kolmiportaiseen X, Y, Z –luokitukseen. Liitteessä määrätään kyseisiin luokkiin kuuluvien aineiden käsittely-, merkitsemis- ja päästövaatimuksista. Liitteen 1 säännön 10 kohdan mukaan haitallinen nestemäinen aine tarkoittaa kaikkia kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 17 tai 18 luvun saastutusluokitus-sarakkeessa mainittuja aineita tai ainetta, joiden on 6 säännön 3 kappaleen määräysten perusteella alustavasti arvioitu kuuluvan luokkaan X, Y tai Z. Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi uutta luokitusta vastaava määritelmä.

Yleissopimuksen II liitteen haitallisten nestemäisten aineiden ja muiden aineiden luokittelua ja luettelointia koskevan 6 säännön mukaan haitalliset nestemäiset aineet jaetaan neljään luokkaan. Luokituksessa käytettävät ohjeet on annettu yleissopimuksen II liitteen I lisäyksessä.

Luokkaan X kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat suuren vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle näin oikeuttaen kieltämään niiden tyhjentämisen meriympäristöön.

Luokkaan Y kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille näin oikeuttaen rajoittamaan laadullisesti ja määrällisesti tyhjennyksiä meriympäristöön.

Luokkaan Z kuuluvat haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vähäisen vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle näin oikeuttaen rajoittamaan niiden tyhjentämistä meriympäristöön lievemmässä määrin.

Luokkaan ”muut aineet” kuuluvat kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 18 luvun saastutusluokitus-sarakkeessa OS (Other Substances) merkinnällä varustetut aineet, joiden on niitä arvioitaessa havaittu jäävän tämän liitteen 6 säännön 1 kappaleessa määriteltyjen luokkien X, Y ja Z ulkopuolelle, koska niiden ei nykyään katsota aiheuttavan vaaraa meren luonnonvaroille, ihmisen terveydelle, viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus tai painolastin vähentämistoimenpiteissä. Liitteen vaatimukset eivät koske ”muiksi aineiksi” (OS) määriteltäviä aineita sisältävän kupu- tai painolastiveden tai muiden jätteiden tai seosten tyhjentämistä.

2 §:n 32 kohta. *Aine.* Uutena määritelmänä ehdotetaan lisättäväksi aineen määritelmä. Lisäys ei aiheuta asiasisällöllisiä muutoksia nykyiseen.

2 §:n 33 kohta. *Valmiste.* Myös valmisteen määritelmä ehdotetaan lisättäväksi lakiin. Tämä ei aiheuta asiasisällöllisiä muutoksia.

2 §:n 34 kohta. *Käymäläjätevesi.* Määritelmä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 2 a §:n 14 kohdan määritelmää.

2 §:n 35 kohta. *Käsitelty käymäläjätevesi.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjätelain 2 a §:n 15 kohtaa.

2 §:n 36 kohta. *Kiinteä jäte.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjätelain 2 a §:n 16 kohtaa.

2 §:n 37 kohta. *Ilmaa pilaava aine.* Lainsäädäntöön ehdotetaan lisättäväksi ilmaa pilaavan aineen määritelmä. Lisäys ei aiheuta muutosta nykyisen lainsäädännön asiasisältöön.

Ilmaa pilaavalla aineella tarkoitetaan kaikkia niitä aineita, josta on määräykset MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi, koska niillä on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön. Ilmaa pilaavista aineista säädetään myös Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa. Tällä hetkellä ilmaa pilaavista aineista säädetään yleissopimuksen VI liitteessä seuraavasti: otsonikerrosta heikentävät aineet (12 sääntö), typen oksidit (NOx) (13 sääntö), rikin oksidit (SOx) (14 sääntö), haihtuvat orgaaniset yhdisteet (VOC-kaasut) (15 sääntö) sekä jätteenpoltossa aluksella syntyvät aineet (16 sääntö). Ilmaa pilaavista aineista säädetään myös Euroopan yhteisön rikkidirektiivissä.

MARPOL 73/78 -yleissopimukseen perustuen säännöksissä käytetään ilmausta ilmaa pilaava aine, vaikka otsonikerrosta heikentävät aineet ovatkin ilmakehään vaikuttavia aineita. Otsonikerrosta heikentäviä aineita ovat esimerkiksi halonit, joita on palonsammutuslaiteasennuksissa, joissa sammutusaineena käytetään haloneita, HCFC-yhdisteet ja kloorifluorihiilivetykaasut eli CFC-yhdisteet, joita käytetään jäähdytyslaitteissa, eristyksissä ja muissa asennettavissa materiaaleissa. Otsonikerrosta heikentävät aineet ovat yleissopimuksen VI liitteen 2 säännön 6 kohdan mukaan valvottuja aineita, jotka määritellään otsonikerrosta heikentävistä aineista vuonna 1987 tehdyn Montrealin pöytäkirjan 1 artiklan 4 kohdassa ja luetellaan kyseisen pöytäkirjan tätä liitettä sovellettaessa tai tulkittaessa voimassa olevissa A, B, C tai E liitteissä. Otsonikerrosta heikentäviin aineisiin, joita voi olla aluksella, kuuluvat muiden ohella haloni 1211 bromiklooridifluorimetaani, haloni 1301 bromitrifluorimetaani, haloni 2402

1,2-dibromi-1,1,2,2-tetra- fluorietaani (käytetään myös nimeä haloni 114B2), CFC-11 trikloorifluorimetaani, CFC-12 diklooridifluorimetaani, CFC-113 1,1,2-trikloori-1,2,2-trifluori- etaani, CFC-114 1,2-dikloori-1,1,2,2,-tetrafluori-etaani ja CFC-115 kloori-pentafluorietaani.

Typen oksideja ja rikin oksideja on laivadieselmoottoreiden pakokaasupäästöissä. Alusten pakokaasujen rikkipesureille asetettavien vaatimusten takia ilmaa pilaaviin aineisiin luettaisiin myös pakokaasupesureista suoraan veteen menevät aineet.

Haihtuvia orgaanisia yhdisteitä (volatile organic compounds; VOC-kaasuja) haihtuu ilmakehään säiliöalusten lastauksessa ja purkauksessa.

Jätteenpoltossa aluksella syntyvistä aineista haitallisimpia syntyy seuraavissa polttotilanteissa: MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I, II ja III liitteessä mainittujen öljyisiä tai haitallisia nestemäisiä aineita tai vaarallisia kiinteitä aineita sisältävien lastien jätteiden ja niihin liittyvien saastuneiden pakkausmateriaalien poltto, polykloorattujen bifenyylien (PCB:t) poltto, sellaisten yleissopimuksen V liitteessä määriteltyjen kiinteiden jätteiden poltto, jotka sisältävät raskasmetalleja enemmän kuin vain jälkiä niistä sekä sellaisten öljytuotteiden poltto, jotka sisältävät halogeeniyhdisteitä. Yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti säädettäisiin merenkulun ympäristönsuojelulaissa ainoastaan aluksen tavanomaiseen toimintaan perustuvasta jätteenpoltosta ja polton yhteydessä syntyvistä päästöistä. Maista peräisin olevien jätteiden hävittäminen ja sen rajoittaminen tai kieltäminen polttamalla ei kuuluisi lain piiriin.

2 §:n 38 kohta. *Polttoaine.* Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi polttoaineen määritelmä. Tämä ei aiheuta asiasisällöllisiä muutoksia nykyiseen.

Aluksella käytettävää polttoainetta koskeva sääntely perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen polttoöljyn laatua koskevaan 18 sääntöön ja V lisäykseen, jossa määrätään polttoaineen luovutustodistukseen sisällytettävistä tiedoista.

2 §:n 39 kohta. *Markkinoille saattaminen.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 8 kohtaa. Markkinoille saattaminen perustuu määritelmään, joka sisältyy rikkidirektiivin 2 artiklan 3 k alakohtaan.

2 §:n 40 kohta. *Meriliikenteessä käytettävä polttoaine.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 6 kohtaa. Määritelmä perustuu määritelmään, joka sisältyy rikkidirektiivin 2 artiklan 3 alakohtaan.

2 §:n 41 kohta. *Meriliikenteessä käytettävä dieselöljy.* Määritelmä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 7 kohtaa ja perustuu EU:n rikkidirektiivin 2 artiklan d alakohdan 3 a määritelmään.

2 §:n 42 kohta. *Meriliikenteessä käytettävä kaasuöljy.* Määritelmä on uusi ja perustuu rikkidirektiivin 2 artiklan kohtaan 3 b.

2 §:n 43 kohta. *Rikin oksidipäästöjen valvonta-alue.* Määritelmä on uusi, mutta ei aiheuta muutosta nykyisen lainsäädännön asiasisältöön. Määritelmä perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen. Rikkidirektiivin 2 artiklan kohdassa 3 e viitataan myös rikin oksidipäästöjen valvonta-alueiden osalta merialueisiin, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

2 §:n 44 kohta. *Laiturissa oleva alus.* Lakiin ehdotetaan lisättäväksi rikkidirektiivin 2 artiklan 3 i alakohdan mukainen määritelmä. Ehdotus ei aiheuta muutosta nykyisen lainsäädännön asiasisältöön.

2 §:n 45 kohta. *Päästöjen vähentämisteknologia.* Määritelmä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjäteasetuksen 1 §:n 9 kohtaa ja perustuu EU:n rikkidirektiivin 2 artiklan 3 m kohtaan.

2 §:n 46 kohta. *Kiinnittymisenestojärjestelmä.* Määritelmä on uusi ja vastaa AFS-yleissopimuksen 2 artiklan 2 kohdan määritelmää. Määritelmä on myös yhdenmukainen EU:n TBT -asetuksen 2 artiklan 1 kohtaan sisältyvän määritelmän kanssa.

2 §:n 47 kohta. *VTS-viranomainen.* Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi viittaus alusliikennepalvelulain VTS-viranomaista koskevaan määritelmään.

2 §:n 48 kohta. *Säännöllinen liikenne.* Nykyiseen alusjätelain 1 §:n 3 a kohtaan sisältyvää säännöllisen liikennöinnin määritelmää ehdotetaan tarkennettavaksi vastaamaan HELCOM:n 7 päivänä maaliskuuta 2007 hyväksymää suositusta 28/1, joka sisältää uuden säännöllisen liikenteen määritelmän. Eh-

dotuksessa otettaisiin huomioon suomalaisiin satamiin purjehtivien alusten liikennöintitapa. Muutos ei juuri lisäisi poikkeusten piirissä olevien alusten lukumäärää.

2 §:n 49 kohta. *Satama.* Sataman määritelmä vastaisi sisällöllisesti nykyisen alusjätelain 2 a §:n 9 kohdan sataman määritelmää. Satamalla tarkoitetaan alusjätedirektiivissä 2000/59/EY 2 artiklan h kohdassa paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jossa on tehty sellaisia parannustöitä ja joka on varustettu siten, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet.

2 §:n 50 kohta. *Sataman pitäjä.* Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi sataman pitäjän määritelmä. Sataman pitäjällä tarkoitettaisiin sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä. Tämä kriteeri on ensisijainen sataman pitäjän määrittämiseksi satamassa.

Joissakin huvivenesatamissa eli satamissa, jotka on tarkoitettu pääosin palvelemaan huviveneliikennettä, ei aina peritä satamamaksua tai vastaavaa muuta maksua. Tällöinkin ratkaisevaksi kriteeriksi jäisi, että sataman pitäjä on se, joka vastaa toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä.

Jos satamassa on useita sataman pitäjiä eli ”useita satamia sisäkkäin” kuten saattaa olla eräissä suurissa kauppamerenkulun satamissa ja monissa huvivenesatamissa, joissa toimii useita venekerhoja ja kunnan tai muun toiminnan harjoittajan huvivenesatama, toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä vastaaminen ei ole aina lähtökohtaisesti selvää. Jotta tällöinkin voidaan löytää sataman pitäjä, joka on vastuussa sataman pitäjälle tämän lain mukaan kuuluvista velvoitteista, voidaan käyttää kriteerinä satamamaksua. Sitä, joka perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä, pidettäisiin sataman pitäjänä.

Tilanteen selkiyttäminen lainsäädännössä on tarpeen myös sen vuoksi, että alusjätedirektiivin mukaiset satamaa koskevat velvoitteet eivät ole toteutuneet riittävässä määrässä, etenkään huvivenesatamien osalta. Keskeisenä syynä on pidetty vastuutahoa koskevaa epäselvyyttä, joka on osaksi perustunut siihen, että alusjätedirektiivissä ei ole määritelty sataman pitäjää. Sataman pitäjän määrittelyllä ja jätehuoltosuunnittelua koskevien säännösten saattamisella toimivammaksi pyritään poistamaan esiintyneitä epäkohtia. Sataman pitäjän määritelmää ei ole kansainvälisissä instrumenteissa tai EU:n säännöksissä.

Huvivenesatamat, jotka on tarkoitettu pääosin palvelemaan huviveneliikennettä, voidaan jakaa käyttötarkoituksen mukaan erilaisiin ryhmiin. Huvivenesatamillakin on sataman pitäjä, joka vastaa toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä, vaikka ei perisikään satamamaksua tai siihen verrattavaa yleistä käyttömaksua.

3 §. *Lain soveltamisala.* Lain soveltamisalaa koskeva pykälä ei muuttaisi nykyisen alusjätelainsäädännön asiasisältöä. Selvennyksenä ehdotetaan kuitenkin, että laissa todetaan nimenomaisesti, että sitä sovelletaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä, jollei tässä laissa toisin säädetä.

Pykälän 1 momentin mukaan merenkulun ympäristönsuojelulakia sovellettaisiin kaikkiin suomalaisiin aluksiin ja kaikkiin aluksiin, mukaan lukien muut kuin Suomen lipun alla purjehtivat alukset, jotka ovat Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Niiltäkin osin kuin MARPOL 73/78 –yleissopimus, Helsingin sopimus, Euroopan yhteisön säädökset ja Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet eivät koske kotimaanliikennettä ja sisävesialuetta, vastaavat säännöt koskevat ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan myös sisävesialuetta ja kotimaanliikennettä. Jos alusjätelaissa olevan säännöksen soveltamisesta ei erikseen mainita, että sitä ei sovelleta sisävesialueella tai kotimaanliikenteessä, säännös on lähtökohtaisesti tarkoitettu sovellettavaksi myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä niin merialueella kuin sisävesialueella. Öljypäästömaksua koskevat 3 luvun säännökset eivät olisi 3 luvun 1 §:n 5 momentin mukaan voimassa sisävesialueella. Tämä vastaa nykyisen alusjätelain soveltamisalaa.

Öljysäiliöalusten meriturvallisesta ja onnettomuuksien vaikutuksia ennalta ehkäisevästä alusten rakennetta koskevasta yksirunkorakenteen kiellosta ja kaksoisrunkovaatimuksesta ja vaatimuksen nopeutetusta käyttöönotosta säädetään EU:n kaksoisrunkoasetuksessa.

Lähtökohtana on, että merenkulun ympäristönsuojelulain säännökset koskevat myös huviveneitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Eräillä säännöksillä suljetaan kuitenkin huviveneet soveltamisalan ulkopuolelle, esimerkiksi aluksen koon rajauksilla tai kuljetettavan henkilömäärän perustella. Ehdotetun lainsäädännön eri lukujen kohdalla on selostettu tarkemmin niiden soveltamista huviveneisiin. Huviveneiden melu- ja pakokaasupäästöihin sovelletaan tämän lain lisäksi mitä eräiden huviveneiden turvallisuudesta ja päästövaatimuksista annetussa laissa ja valtioneuvoston asetuksessa huviveneiden ja vesiskoottereiden turvallisuudesta ja melupäästöistä sekä huviveneisiin ja vesiskoottereihin asennettavien moottoreiden melu- ja pakokaasupäästöistä säädetään. EU:n huvivenedirektiivin perustuvan huvivenelain eräänä tarkoituksena on suojella ympäristöä huviveneiden ja vesiskoottereiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöiltä.

Suomalaiseen alukseen tätä lakia sovellettaisiin 2 momentin mukaan myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tämä säännös ei kuitenkaan poista rantavaltiolle kansainvälisen oikeuden mukaan kuuluvia oikeuksia. Säännös vastaa aiemmin voimassa olevaa käytäntöä. Momentin mukaan merenkulun ympäristönsuojelulakia sovellettaisiin samalla tavoin kuin nykyisessä lainsäädännössä myös aluksilla käytettävään polttoaineeseen. Polttoainetta koskevat säännökset sisältyvät ehdotetun lain 7 lukuun.

Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä Etelämanneralueella (60. eteläisen leveyspiirin eteläpuolisella alueella) säädetään Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetussa laissa (28/1998) ja Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetussa asetuksessa (122/1998). Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi Etelämanneralueella sovelletaan merenkulun ympäristönsuojelulakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä, jollei Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain 6 luvussa toisin säädetä. Lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen ja ulkomaiseen alukseen, joka osallistuu laissa tarkoitettuun Suomesta järjestettyyn tai Suomesta Etelämanneralueelle suuntautuvaan toimintaan. Etelämanneralueella on lain mukaan kiellettyä öljyn, öljypitoisen seoksen, vaarallisen nestemäisen aineen, käymäläjäteveden sekä kiinteän jätteen päästäminen aluksesta mereen sen mukaan kuin lain 6 luvussa säädetään. Kiellettyä on myös jätteen avopoltto. Lain 6 luvun mukaan Etelämanneralueella on kielletty päästämästä mereen vaarallista nestemäistä ainetta ja kemiallista tai muuta nestemäistä ainetta, joka määränsä tai sisältönsä vuoksi on haitallista meriympäristölle. Kiinteän jätteen ja käymäläjäteveden päästäminen aluksesta mereen Etelämanneralueella on kielletty siten kuin asetuksella säädetään. Aluksessa on oltava riittävän suuret säiliöt öljyn, öljyisen painolastiveden, säiliöiden pesuveden sekä muiden öljyjätteiden tai öljypitoisten seosten, kiinteiden jätteiden ja vaarallisten nestemäisten aineiden varastointia varten. Jätteet on tyhjennettävä Etelämanneralueen ulkopuolella sijaitseviin vastaanottolaitteistoihin. Laissa on valtuudet säätää asetuksella eräistä päiväkirjamerkinnöistä. Asetuksella on eräin varsin tiukoin edellytyksin mahdollistettu ruoantähteiden ja käymäläjäteveden päästäminen mereen aluksista.

Pykälän 3 momentin mukaan tätä lakia sovelletaan nykyisen lainsäädännön tavoin alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon. Momentissa selvennettäisiin, että merenkulun ympäristönsuojelulaissa tarkoitettuihin jätteisiin sovellettaisiin jätelakia (1072/1993) sen jälkeen, kun jätteet on siirretty satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen. Vastaava säännös sisältyy myös jäteasetuksen 1 §:n 1 kohtaan. Aluksen tulee siten merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan toimittaa alusjätteet satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen ja sataman tulee tämän lain mukaan järjestää tarkoituksenmukaiset vastaanottolaitteet, kun taas jätteistä huolehtiminen vastaanottolaitteisiin siirtämisen jälkeen määräytyy jätelain mukaan.

Pykälän 4 momentti vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjäteasetuksen 2 §:n 3 momenttia.

4 §. *Lain soveltaminen puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 32 §:n ja alusjäteasetuksen 2 §:n sääntelyä. Säännöksellä ei muutettaisi nykykäytäntöä. Lähtökohtana on, että

merenkulun ympäristönsuojelulakia sovelletaan myös puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin.

IMO:n yleissopimukset ja Helsingin sopimus sisältävät soveltamisalaa koskevan rajauksen, jonka mukaan sopimusta ei sovelleta sota-aluksiin, laivaston apualuksiin, sotilasilma-aluksiin eikä muihin valtion omistamiin aluksiin tai ilma-aluksiin sinä aikana, kun valtio käyttää niitä muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Jokaisen sopimuspuolen tulee kuitenkin ryhtymällä asianmukaisiin toimenpiteisiin, jotka eivät vaikeuta tai huononna tällaisten valtion omistamien tai sen käytössä olevien alusten tai ilma-alusten toimintaa tai toimintakykyä, varmistua siitä, että nämä alukset tai ilma-alukset toimivat järkiperäisesti käytännön mahdollisuuksien rajoissa tämän yleissopimuksen edellyttämällä tavalla. Perusteena säännökselle puolustusvoimien ja rajavartiolaitosten alusten osalta on, että niiden toiminta ja rakenne useasti edellyttää toisenlaisia alusjätteitä koskevia ratkaisuja muun muassa puolustusvalmiuden turvaamisen, alusten turvallisuuden, havaittavuuden ja kulkuominaisuuksien takia. Pyrkimyksenä kuitenkin on täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain päästöjä ympäristöön koskevat vaatimukset muun muassa tukeutumalla satamien huoltotukikohtiin. Alusten tarkastus järjestetään turvallisuus- ja salassapitosyistä puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen toimesta.

Puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alusten katsastuksesta säädettäisiin alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa.

Pykälän 2 momentin mukaan merenkulun ympäristönsuojelulakia sovelletaan kokonaisuudessaan puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksiin, jos niitä käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia. Säännös vastaa säännöllisyysvaatimusta lukuun ottamatta alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 4 §:n 2 momenttia. Näissä tilanteissa salassapitoperusteet eivät mene matkustajien ja lastin turvallisuuden ja ympäristövaatimusten edelle. Tarkastustoimet on tällöinkin aina suoritettava siten, ettei alukselle aiheudu tarpeetonta viivytystä. Yleisellä liikenteellä tarkoitetaan tässä sellaista liikennettä, jossa kuka tahansa voi päästä kuljetukseen tai saada lastin kuljetettavaksi, kuten säännöllistä tai aikataulun mukaista rahti- tai matkustajaliikennettä. Yleinen liikenne on verrannollinen MARPOL 73/78-yleissopimuksen käsitteen ”kaupallinen liikenne” kanssa. Kaupallisen liikenteen käsitettä käytetään erotuksena muuhun liikenteeseen, jota on perinteinen puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen alusten liikenne. Yleistä liikennettä on esimerkiksi linnakesaarien huoltotehtävissä. Tätä lakia ei kuitenkaan säännöllisyysvaatimuksen takia sovellettaisi aluksiin, joilla satunnaisesti kuljetetaan matkustajia tai lastia esimerkiksi, jos matkalla on ulkopuolinen huoltomies tai muu vieras, tai jos alus tilapäisesti joutuu kuljettamaan tavaraa, joka ei ole puolustusvoimien omaisuutta.

5 §. *Lain soveltaminen vieraan valtion aluksiin.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 32 §:ää ja vallitsevaa käytäntöä.

Pykälä perustuu YK:n merioikeusyleissopimuksen 236 artiklaan, jonka mukaan yleissopimuksen määräyksiä meriympäristön suojelusta ja säilyttämisestä ei sovelleta sota-aluksiin, apualuksiin tai muihin valtion omistamiin tai käyttämiin aluksiin tai ilma-aluksiin, joita käytetään kyseisellä hetkellä muihin kuin valtion kaupallisiin tehtäviin. Artiklan mukaan jokaisen valtion tulee kuitenkin asianmukaisin toimin, jotka eivät heikennä alusten toimintaa tai toimintamahdollisuuksia, huolehtia siitä, että tällaiset alukset toimivat merioikeusyleissopimuksen mukaisesti, siinä määrin kuin on kohtuullista ja tarkoituksenmukaista. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 3 artiklan 3 kappaleeseen sisältyy vastaava määräys täysivaltaisesta koskemattomuudesta, jonka mukaan yleissopimusta ei sovelleta sota-aluksiin, merivoimien apualuksiin tai muihin sopimusvaltion omistamiin tai käyttämiin aluksiin, joita ei käytetä kaupallisiin tarkoituksiin. Sopimusvaltioiden tulee kuitenkin huolehtia, että kyseiset alukset noudattavat, niin pitkälle kuin on mahdollista, yleissopimuksen määräyksiä.

6 §. *Haitallisten ja ilmaa pilaavien aineiden päästökielto.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyistä alusjätelainsäädäntöä ja käytäntöä. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan kirjattavaksi nykyisen alusjätelain 1 §:n 2 momentin kielto päästää haitallisia tai ilmaa pilaavia aineita veteen tai ilmaan.

Pykälään ei enää sisältyisi nykyisen alusjäteasetuksen 26 §:ään sisältynyttä yleistä poikkeamismahdollisuutta, vaan kaikista poikkeuksista ja niiden perusteista säädettäisiin lain tasolla.

Pykälän 2 momenttiin sisällytettäisiin lain tasolle nykyisen alusjäteasetuksen 22 §:n säännös lain piiriin kuuluvien aineiden sekoitusten päästökiellosta. Aluksen tavanomaisessa toiminnassa syntyvien yleisimpien haitallisten aineiden sekoittamisen arvioiminen ankarampien päästömääräysten mukaan perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteisiin.

7 §. *Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetut kelluvat alustat.* Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi pykälä pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetuista kelluvista alustoista, jäljempänä kiinteä kelluva alusta, ja niiden rajaamisesta merenkulun ympäristönsuojelulain soveltamisalan ulkopuolelle.

Pykälän 1 momentin mukaan kiinteästä kelluvasta alustasta peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen sovellettaisiin, mitä ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja jätelaissa (1072/1993) säädetään. Säännöksellä pyritään selkeyttämään rajalinja toisaalta meripuolen ja toisaalta maapuolen ympäristösääntöjen soveltamisessa.

Kiinteällä kelluvalla alustalla tarkoitettaisiin pykälän 2 momentin mukaan sellaista asuintarkoitukseen, ravintolatoimintaan, virkistykseen tai työskentelyyn tarkoitettua alusta, jolla on luonteeltaan pysyväisluonteinen kiinteä yhteys rantaan, kuten vesijohto, viemäri, sähkökaapeli tai kiinteä kulkusilta. Tällainen alusta voisi olla asuntolaiva, asuntovene, asuntolautta, saunalautta, toimistoalusta tai ravintolalaiva. Jos alus on tilapäisesti rannassa, vaikka sitä palvelisi kiinteä yhteys kuten kulkusilta ja esimerkiksi sähkökaapeli tai vesijohto, kysymys ei ole tässä tarkoitetusta pysyväisluonteisesta kiinteästä yhteydestä. Pysyväisluonteinen kiinteä yhteys rantaan syntyy, kun alusta ryhdytään käyttämään vakituisesti samalla paikalla.

Sääntely mahdollistaa ympäristönsuojelullisten vaatimusten ja jätehuollollisten yleisten maissa sovellettavien vaatimusten asettamisen jätevesien käsittelylle, kiinteiden jätteiden käsittelylle, ilma- ja melupäästöille sekä öljypäästöille ja muiden haitallisten aineiden päästöille. Täsmälliset olosuhteisiin sovitetut vaatimukset on mahdollista asettaa kunnallisilla ympäristönsuojelumääräyksillä. Kiinteä kelluva alusta, jota käytetään asumiseen, toimistona, virkistykseen tai ravintolana, on pääsääntöisesti maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 113 §:ssä tarkoitettu rakennus. Joissakin tapauksissa tällainen alusta voi olla maankäyttö- ja rakennuslaissa ja -asetuksessa (895/1999) tarkoitettu liikuteltava laite, kun sitä pidetään paikallaan useampia viikkoja ja joka tapauksessa pidempään kuin tavanomainen retkeily tai veneily edellyttää. Kiinteä kelluva alusta kuten erilaiset kelluvat kesämökit ja saunat olisivat käymäläjätevesien ja niin sanottujen harmaiden vesien kuten pesuvesien osalta samassa asemassa kuin perinteiset kesämökit, koska myös näitä alustoja koskevat vaatimukset perustuisivat ympäristönsuojelulakiin ja jätelakiin.

Jos kelluvaa alustaa käytetään merenkulkuun tai vesiliikenteeseen, eikä sillä ole kiinteää yhteyttä rantaan, kelluvaan alustaan sovelletaan merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisia säännöksiä. Pysyväisluonteinen kiinteä yhteys rantaan syntyy esimerkiksi kun alusta ryhdytään käyttämään vakituisesti samalla paikalla asuntona, virkistykseen, ravintolana, työskentelyyn tai niihin verrattaviin toimintoihin. Jos matkan kestäessä alus pysyttelee satamassa useita kuukausia, niin luonteeltaan tilapäisestä satamakäynnistä yleensä muodostuu luonteeltaan pysyvään rinnastettava. Jos alustalla pääosan sen käyttöajasta on pykälässä tarkoitettu kiinteä yhteys rantaan, niin sellaista kelluvaa alustaa pidetään kiinteällä yhteydellä rantaan varustettuna, vaikka alustalla ajoittain liikuttaisiin vesillä.

2 luku Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

Lain 2 lukuun sisällytettäisiin nykyisen alusjätelainsäädännön säännökset aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäisemisestä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun I liitteen mukaisine muutoksineen. Uudistettu liite aiheuttaa vain vähän sisällöllisiä muutoksia lainsäädäntöön.

1 §. *Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 10 §:ää sekä alusjäteasetuksen 3 ja 5 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan öljyn tai öljypitoisen aineen päästäminen aluksista veteen on lähtökohtaisesti aina kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Sääntely perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteeseen, johon ei ole uudistuksen myötä tullut muutoksia. Kielto koskee suomalaista alusta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Yleissopimuksen I liitteessä määritellyillä erityisalueilla öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen on kielletty paitsi silloin, kun poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa (ppm). Liitteessä I määriteltyjä erityisalueita ovat Itämeren alue, Luoteis-Euroopan vedet, jotka käsittävät Pohjanmeren, Irlanninmeren, Kelttien meren, Englannin kanaalin ja välittömästi Irlannista länteen oleva Koillis-Atlantin osan, Välimeren alue, Mustan meren alue, Punaisen meren alue, Adenin lahden alue ja Etelämantereen alue.

Pykälän 2 momentti vastaa nykyistä lainsäädäntöä, jonka mukaan alle 15 ppm öljyä sisältävän öljypitoisen seoksen tyhjentäminen on kielletty Suomen aluevesillä lähempänä kuin 4 meripeninkulmaa lähimmästä maasta laskettuna. Kielto koskee myös sisävesialuetta. Tällä säännöksellä pyritään suojelemaan Suomen saaristoa pieniltäkin öljypäästöiltä. Tällaista määräystä ei sisälly kansainvälisiin instrumentteihin.

Uuden lainsäädännön kielto täsmennettäisiin koskemaan aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta veteen laskettavia öljypitoisia seoksia. Täsmennys perustuu siihen, että pilssiveden suodatuslaitteistoja ei pidetä riittävän luotettavina. Kielto ei kuitenkaan koskisi öljysäiliöalusten inertkaasupesureiden pesuvesien mereen päästöä satamissa, veneiden kaksitahtimoottoreiden käyttöä tai pakokaasujen rikkipesureiden käyttöä myöskään silloin, kun alus on 4 meripeninkulmaa lähimmästä maasta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin öljypäästön sekoittamiskiellosta. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 15 säännön mukaan poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta saa olla enintään 15 miljoonasosaa. Öljypäästöjen laimentaminen tämän tavoitteen saavuttamiseksi on kielletty 3 momentissa.

2 §. *Öljyn päästäminen poikkeustilanteissa.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 11 §:ää.

Pykälä perustuu I liitteen 4 sääntöön, joka sallii öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen päästämisen, jos se on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä.

Öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen päästäminen ei myöskään ole määräysten vastaista, jos se aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta, mikäli kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin päästämisen estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingon tapahtumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen. Pykälän 2 momentin mukaan tämä säännös ei kuitenkaan koske tapauksia, joissa aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

Öljypitoisten aineiden tyhjentäminen mereen on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukaan myös sallittua viranomaisten luvalla, jos niitä käytetään pilaantumistapahtuman torjumiseksi tarkoituksena vähentää vahinkoa.

3 §. *Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset.* Pykälää vastaavat säännökset sisältyvät alusjäteasetuksen 4 §:ään. Bruttovetoisuusrajoja koskevat muutokset perustuvat uudistettuun I liitteeseen.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetuista kaikkia aluksen koneistotiloja koskevista rakenne- ja varustusvaatimuksista on määrätty I liitteen 3 luvussa 12—14 säännössä. Säännöt koskevat jokaista alusta, jonka vetoisuus on vähintään 400. Liikenteen turvallisuusviraston toimivalta poikkeusten osalta perustuu I liitteen 3 sääntöön ja samanarvoisuuksien osalta I liitteen 5 sääntöön. Liitteen 3 säännön mukaisena edellytyksenä on samanarvoisen suojan saavuttaminen öljyn aiheuttamaa pilaantumista vastaan ottaen huomioon aluksen käyttötarkoituksen. Liitteen 5 säännön mukaisena edellytyksenä on laitteen, aineen, välineen tai kojeen vähintään yhtä suuri tehokkuus kuin I liitteessä muutoin vaaditaan.

Yleissopimuksen I liitteen 12 säännön mukaan aluksissa tulee olla yksi tai useampi säiliö öljyjätteiden varastointia varten. Säiliöihin johtavassa ja niistä tulevassa putkistossa ei saa olla muuta suoraan laidan yli vievää yhteyttä kuin 13 säännössä tarkoitettu normitettu yhdistelaippa laituriliitintä varten. Öljyn suodatusjärjestelmistä on annettu määräyksiä 14 säännössä. Hallinto voi myöntää poikkeusluvan alukselle olla asentamatta öljyn suodatusjärjestelmää, jos alus purjehtii ainoastaan I liitteen erityisalueilla, kuten esimerkiksi Itämeren alueella. Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltuudet vastaavat kansallisesti yleissopimuksen I liitteessä hallinnolle osoitettuja valtuuksia.

Pykälän 2 momentti perustuu I liitteen 14 säännön 4 kohdassa hallinnolle annettuun velvollisuuteen varmistaa, että bruttovetoisuudeltaan alle 400 kokoisissa aluksissa on siinä määrin kuin käytännöllistä laitteet öljyn tai öljypitoisten seosten säilyttämiseen aluksella tai niiden tyhjentämiseen I liitteen 15 säännön 6 kohdan mukaisesti. Momentissa annetaan Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivaltuus hyväksyä pienten alusten öljyn käsittelyä koskevien laitteiden mallit, joilla varmistetaan yleissopimuksen I liitteen 15 säännön 6 kohdan vaatimusten täyttyminen. Tällaisten laitteiden vaihtoehtona on pilssiveden kerääminen säiliöön ja toimittaminen satamassa olevaan alusjätteen keräykseen ja käsittelyyn. Momentin säännös ei koske aluksia, jotka ovat alle 24 metrin pituisia. Säännös ei siten lähtökohtaisesti koske veneitä.

Pykälän 3 momentissa säädetään I liitteen 5 sääntöön perustuvista viranomaisen toimivaltuuksista päättää samanarvoisuuksista. Toimivaltainen viranomainen olisi Liikenteen turvallisuusvirasto ja edellytykset määräytyvät 5 säännöstä. Edellytyksenä on, että laite, aine, väline tai koje on vähintään yhtä tehokas kuin I liitteessä vaaditaan. Samanarvoisuuksia koskeva toimivalta ei ulotu suunnittelu- ja rakenneominaisuuksien korvaamiseen öljyn tyhjentämisen valvonnan toiminnallisilla menetelmillä.

Pykälän 4 momentissa esitetty öljyn kuljetuskielto yhteentörmäyslaipion keulanpuoleisissa säiliöissä perustuu I liitteen 16 sääntöön.

4 §. *Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset***.** Pykälää vastaavat säännökset sisältyvät nykyisen alusjäteasetuksen 4 §:ään.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetut öljysäiliöalusta koskevat rakenteelliset vaatimukset on annettu I liitteen 4 luvun 18—30 säännöissä. Liitteen 18 säännössä määrätään erillisistä painolastisäiliöitä koskevista vaatimuksista, 19 ja 20 säännössä määrätään öljysäiliöalusten kaksoisrunkoja ja kaksoispohjia koskevista vaatimuksista. Nämä määräykset kuuluvat nykyisin yhteisökompetenssiin EU:n kaksoisrunkoasetuksen johdosta. Yksityiskohtaisten perustelujen kohdassa 1.1 on selostettu 4 luvun sääntöjen sisältöä. Öljysäiliöalusta koskevat laitevaatimukset sisältyvät yleissopimuksen I liitteen 4 luvun 31—33 sääntöön. Säännöissä asetetut vaatimukset perustuvat pääosin aluksen vetoisuuteen, kuolleeseen painoon sekä aluksen ikään.

Yleissopimuksen määräykset kaksoisrungoista ja -pohjista on saatettu voimaan EU:n kaksoisrunkoasetuksella. Kaksoisrunkoasetuksella on pyritty ennen kaikkea nopeuttamaan aluskannan uusiutumista rakenteeltaan turvallisemmaksi. Suomen lipun alla on vain kaksoisrunkovaatimukset täyttäviä öljysäiliöaluksia.

Pykälän 2 momentissa tarkoitetut Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltuudet vastaavat kansallisesti I liitteessä hallinnolle osoitettuja valtuuksia. Poikkeusten myöntäminen perustuu I liitteen 3 sääntöön ja samanarvoisuudet perustuvat 5 sääntöön.

5 §. *Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.* Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 6 §:ää. Vaatimus valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalle (*Shipboard oil pollution emergency plan; SOPEC*) perustuu I liitteen 5 luvun 37 sääntöön. Valmiussuunnitelmassa esitetään, miten aluksella tulee toimia erityyppisissä onnettomuustapauksissa kuten karilleajossa, yhteentörmäyksessä ja laivapalossa, öljyvahinkojen haittojen minimoimiseksi.

Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltuus hyväksyä valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle vastaa kansallisesti yleissopimuksen I liitteessä hallinnolle osoitettuja valtuuksia.

Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle on I liitteen 37 säännön mukaan mahdollista yhdistää yleissopimuksen II liitteen 17 säännön mukaiseen valmiussuunnitelmaan haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalle.

6 §. *Öljypäiväkirja.* Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 8 §:ää. Lisäksi nykyisen alusjätelain 9 §:ssä säädetään yleisestä kirjanpito- ja ilmoitusvelvollisuudesta, joka ehdotetussa laissa on mainittu eri laivapäiväkirjojen osalta yksilöidymmin.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettu öljysäiliöaluksia koskeva öljypäiväkirjanpitovelvollisuus perustuu I liitteen 36 sääntöön. Öljypäiväkirjan avulla voidaan seurata aluksella syntyneen jäteöljyn määrää ja sitä, että jäteöljyt on asianmukaisesti aluksella hävitetty tai toimitettu maihin.

Öljysäiliöaluksia koskevan öljypäiväkirjan kaava on annettu I liitteen III lisäyksessä. Öljypäiväkirjan II osaan tulee joka kerta tehdä säiliökohtainen merkintä, kun aluksella tapahtuu jokin seuraavista toiminnoista: öljylastin lastaus, öljylastin sisäinen siirto matkan aikana, öljylastin purkaus, painolastin otto lastisäiliöihin tai puhtaalle painolastille varattuihin säiliöihin, lastisäiliöiden puhdistus raakaöljypesu mukaan luettuna, painolastiveden tyhjentäminen, paitsi erillisistä painolastisäiliöistä, veden tyhjentäminen jätesäiliöistä, kaikkien venttiilien tai vastaavien laitteiden sulkeminen jätesäiliöiden tyhjentämisen jälkeen, puhtaalle painolastille varattujen säiliöiden lastista ja tyhjennysputkista eristämiseen tarvittavien venttiilien sulkeminen jätesäiliöiden tyhjentämisen jälkeen tai jätteen hävittäminen.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettu koneistotiloja koskevan öljypäiväkirjan pitovelvollisuus perustuu I liitteen 17 sääntöön. Jokaisen öljysäiliöaluksen, jonka vetoisuus on yli 150 ja jokaisen muun aluksen, jonka vetoisuus on yli 400, on pidettävä koneistotiloja koskevaa öljypäiväkirjaa. Koneistotiloja koskevan öljypäiväkirjan kaava on annettu I liitteen III lisäyksessä. Koneistotiloja koskevaan öljypäiväkirjaan tulee joka kerta tehdä säiliökohtainen merkintä, kun aluksella tapahtuu jokin seuraavista toiminnoista: painolastin otto öljypolttoainesäiliöön tai öljypolttoainesäiliöiden puhdistus, likaisen painolasti- tai pesuveden tyhjentäminen öljypolttoainesäiliöistä, öljyjätteiden, eli lietteen tai muiden öljyjätteiden, keruu tai hävittäminen, pilssiveden, joka on kerääntynyt koneistotiloissa aluksen ollessa satamassa, tyhjennys aluksesta tai muu hävittäminen tai polttoöljyn tai irtolastina kuljetettavan voiteluöljyn tankkaus.

Pykälän 3 ja 4 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle I liitteeseen perustuvat toimivaltuudet vahvistaa öljypäiväkirjan kaava ja malli sekä 5 momentissa toimivalta tarkastaa öljypäiväkirjoja. Vastaava oikeus on ulkomaan satamassa ulkomaan viranomaisella. Tarkastukset on toimitettava aiheuttamatta tarpeetonta viivytystä. Tarkastusoikeudesta määrätään liitteen III lisäyksen johdanto-osassa.

Pykälän 6 momentin mukaisesta öljypäiväkirjan säilyttämisvelvollisuudesta säädetään I liitteen III lisäyksen johdanto-osassa.

7 §. *IOPP-todistuskirja.* Säännös öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä todistuskirjasta, IOPP-todistuskirjasta (International Oil Pollution Prevention Certificate, IOPP-certificate) on uusi ja perustuu uudistettuun I liitteeseen.

Pykälän 1 momentin vaatimus perustuu I liitteen 7 sääntöön. IOPP-todistuskirja on annettava I liitteen 6 säännön määräysten mukaisesti suoritetun peruskatsastuksen tai uusintakatsastuksen jälkeen bruttovetoisuudeltaan yli 150 rekisteritonnin öljysäiliöalukselle ja muille bruttovetoisuudeltaan yli 400 rekisteritonnin aluksille, jotka tekevät matkoja muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai rannikon edustalla oleviin terminaaleihin. Peruskatsastus ja muut katsastukset suoritetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain perusteella.

Yleissopimuksen I liitteen 9 säännön mukaan IOPP-todistuskirja on laadittava englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi ja todistuskirjan kaavan tulee olla I liitteen II lisäyksessä annetun mallin mukainen. Jos käytetty kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on sisällytettävä käännös jollekin näistä kielistä. Jos käytetään myös todistuksen antaneen maan virallista kieltä, se on riita- ja eroavaisuustapauksissa etusijalla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto antaa todistus-

kirjan. Se annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi. Säännös perustuu I liitteen 10 sääntöön ja liitteen II lisäykseen.

8 §. *Öljyn kuljettaminen sisävesialueella.* Pykälään sisältyvät puhtaasti kansalliset säännökset vastaavat voimassa olevaa alusjäteasetuksen 7 §:n 1 ja 2 momenttia. Pykälän 1 kohdassa tarkoitetut raskaan polttoöljyn kuljetukset aluksen lastisäiliössä sisävesialueella on kielletty. Raskaalla polttoöljyllä tarkoitetaan tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvia raakaöljystä saatuja, lämmitykseen tarkoitettuja öljyjä ja öljyvalmisteita, joista ASTM D-86 menetelmää käytettäessä tislautuu 250 celsiusasteeseen asti tislattaessa häviöt mukaan luettuna vähemmän kuin 65 tilavuusprosenttia tai joista tällä menetelmällä ei 250 celsiusasteen lämpötilassa voida määrittää tilavuusprosenttia, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävää polttoainetta. Meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella tarkoitetaan raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet.

9 §. *Porauslautat ja muut alustat.* Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 9 §:ää ja perustuu I liitteen 39 sääntöön. Porauslauttoihin ja muihin alustoihin sovelletaan siten 2 luvun 1 §:n säännöstä öljyn päästökiellosta ja päästörajoituksista, öljyn päästämisestä poikkeustilanteissa, alusten koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimuksista, öljysäiliöalusten lastitilojen rakenne- ja laitevaatimuksista, koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta, ja haitallisten aineiden sekoittamisesta. Porauslauttoihin ja muihin alustoihin ei kuitenkaan sovelleta säännöstä valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalle, eikä säännöstä aluksen muusta kuin koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta.

10 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Pykälää vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 3 ja 34 §:ää. Ehdotettu säännös on kuitenkin aiempaa täsmällisempi ja tarkkarajaisempi. Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain valtuutussäännökset vastaavat rakenteeltaan alusjätelain 21 a §:n 2 momenttia, joka annettiin vuonna 2005 (238/2005).

Pykälässä tarkoitettuja öljyn aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevia tarkempia säännöksiä ja määräyksiä voisi antaa ainoastaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tällä hetkellä Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita, joiden täytäntöön panemiseksi edellä mainittuja säännöksiä ja määräyksiä voitaisiin antaa, ovat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liite ja EU:n kaksoisrunkoasetus viranomaisten tehtävien yksilöinnin osalta.

Pykälän 1 momentissa annettaisiin asetuksenantovaltuus säätää öljyn päästörajoitusten edellytyksistä. Asetuksen päästörajoitusten on perustuttava tässä laissa oleviin yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja viranomaisten toimivaltuuksia koskeviin säännöksiin, ja niitä voi siten antaa ainoastaan tässä pykälässä erikseen yksilöityjen velvoitteiden täytäntöön panemiseksi. Päästörajoituksen edellytykset tulevat käytännössä keskeisesti MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 15 säännöstä.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 2 momentin mukaan antaa yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Momentissa yksilöidään asiat, joista tällaisia teknisiä määräyksiä voitaisiin antaa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi momentin 1 kohdan mukaan antaa aluksille, porauslautoille ja muille alustoille tarkempia teknisiä vaatimuksia, jotka koskevat poikkeuksien ja samanarvoisuuksien myöntämistä sekä poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita koskevia malleja. Edellytysten tulee perustua poikkeusten osalta I liitteen 3 sääntöön, samanarvoisuuksien osalta I liitteen 5 sääntöön ja poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita koskevien mallien osalta I liitteen 25 sääntöön sekä nesteidensiirron osalta I liitteen 27 sääntöön.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi momentin 2 kohdan mukaan antaa tarkempia teknisiä määräyksiä tämän luvun 5 §:ssä tarkoitetun valmiussuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta. Näiden määräysten tulee perustua I liitteen 17 ja 36 sääntöön.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 3 kohdan mukaan antaa tarkempia teknisiä määräyksiä tämän luvun 6 §:ssä tarkoitetun öljypäiväkirjan kaavasta. Näiden määräysten tulee perustua I liitteen 17 ja 37 sääntöön ja III lisäykseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voisi 4 kohdan mukaan antaa tarkempia teknisiä määräyksiä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitetun IOPP -todistuskirjan kaavasta. Näiden määräysten tulee perustua I liitteen 7 ja 9 sääntöön ja II lisäykseen.

Pykälän 3 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitetut säännökset ja 2 momentissa tarkoitetut määräykset voitaisiin ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia. Säännös edistäisi vesiliikenteen ympäristönsuojelutavoitteita.

3 luku Öljypäästömaksu

Öljypäästömaksua koskeva 3 luku vastaa voimassa olevaa alusjätelakia (HE 77/2005 vp). Öljypäästömaksua koskeva sääntely ehdotetaan pysytettäväksi uudistettavassa laissa entisellään.

1 §. *Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 b §:ää.

2 §. *Öljypäästömaksun määrä.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 c §:ää.

3 §. *Vapautus öljypäästömaksusta.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 d §:ää.

4 §. *Öljypäästömaksun toissijaisuus.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 e §:ää.

5 §. *Öljypäästömaksun määrääminen.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 f §:ää.

6 §. T*oimet öljypäästömaksun määräämisen turvaamiseksi.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 g §:ää.

7 §. *Tilaisuus tulla kuulluksi.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 h §:ää.

8 §. *Virka-apu öljypäästömaksua koskevassa asiassa.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 i §:ää.

9 §. *Oikeus saada tietoja.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 j §:ää.

10 §. *Muutoksenhakuoikeus.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 k §:ää.

11 §. *Valituksen tekeminen.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 l §:ää.

12 §. *Menettely merioikeudessa.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 m §:ää.

13 §. *Jatkovalitus.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 n §:ää, lukuun ottamatta uutta 3 momenttia.

Pykälän 3 momentin mukaan sen lisäksi, mitä muutoksenhausta erikseen säädetään, Rajavartiolaitoksella olisi oikeuskäytännön yhtenäisyyden ylläpitämiseksi oikeus hakea muutosta merioikeuden ja hovioikeuden tämän lain nojalla tekemään ratkaisuun, jos merioikeus tai hovioikeus on muuttanut rajavartiolaitoksen päätöstä tai kumonnut sen. Rajavartiolaitoksen muutoksenhakuoikeus on tarpeen oikeuskäytännön yhtenäisyyden turvaamiseksi. Pykälän 3 momentti on ainoa uusi säännös 3 luvun öljypäästömaksua koskevissa säännöksissä.

14 §. *Öljypäästömaksun määräämisen määräaika.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 o §:ää.

15 §. *Öljypäästömaksun täytäntöönpano.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 p §:ää.

16 §. *Öljypäästömaksun maksamisen määräaika ja korko.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 q §:ää.

17 §. *Öljypäästömaksun täytäntöönpanosta vastaava viranomainen.* Pykälä vastaa alusjätelain 19 r §:ää.

4 luku Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen

Lain 4 lukuun sisällytettäisiin nykyisen alusjätelainsäädännön säännökset aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäisemisestä MARPOL 73/78 yleissopimuksen uudistetun II liitteen mukaisine muutoksineen. Keskeisin muutos liitteen II uudistuksessa on haitallisten aineiden luokittelu niiden ympäristövaarallisuuden mukaan aikaisemman neliportaisen A, B, C, D –luokituksen sijasta X, Y, Z -luokituksen mukaan. Lisäksi luokitteluun liittyy ryhmä OS eli ”muut aineet” OS (*other*

substances). Tähän ryhmään kuuluvat aineet, joista asianmukaisten tutkimusten perusteella on todettu, että ne eivät kuulu mihinkään luokista X, Y tai Z.

1 §. *Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyistä alusjätelakia, jonka 20 §:ssä viitataan lain öljyä koskevan 10 ja 11 §:n soveltamiseen myös vaarallisten aineiden osalta. Uuteen lakiin ehdotetaan kuitenkin sisällytettäväksi täsmälliset säännökset lain soveltamisesta näihin aineisiin. Käsite ”vaarallinen” korvataan käsitteellä ”haitallinen”, joka on soveltamisalaltaan laajempi ja siten ympäristönsuojelun kannalta tehokkaampi.

Pykälän 1 momentin luokittelu perustuu II liitteen 6 sääntöön ja I lisäykseen. Haitalliset nestemäiset aineet on liitteen 6 säännössä jaettu niiden ympäristövaarallisuuden mukaan luokkiin X, Y ja Z.

Luokkaan X luokitellaan haitalliset nestemäiset aineet, jotka, jos ne lasketaan veteen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat suuren vaaran joko vesistön luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle.

Luokkaan Y luokitellaan haitalliset nestemäiset aineet, jotka, jos ne lasketaan veteen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vaaran joko vesistön luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat haittaa viihtyisyydelle tai muille vesistön laillisille käyttömuodoille.

Luokkaan Z luokitellaan haitalliset nestemäiset aineet, jotka, jos ne lasketaan veteen säiliön puhdistus- tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vähäisen vaaran joko vesistön luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle.

Luokkaan OS eli ”muut aineet” luokitellaan aineet, jotka 6 säännön mukaisesti arvioituna eivät kuulu luokkiin X, Y tai Z.

Pykälän 2 momentin mukaan tulee noudattaa MARPOL 73/78 –yleissopimuksen määräyksiä väliaikaisesta luokituksesta silloin, kun nestemäinen aine, jota ei ole luokiteltu luokkaan X, Y tai Z, on tarkoitus kuljettaa. Kuljetukseen sovellettavien menettelyjen arviointiin sovelletaan II liitteen 6 säännön 3 kohtaa ja II liitteen I lisäyksessä esitetyn tarkistetun kansainvälisen asiantuntijaryhmän (*Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection*) GESAMP -vaara-arviointimenettelyn periaatteita. Sopimuspuolten hallitusten, joita kuljetus koskee, on sovittava väliaikaisesta luokituksesta kuljetusta varten edellä mainittujen suuntaviivojen perusteella.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta myöntää haitallisia nestemäisiä aineita koskevia ennakkopäätöksiä, kun kyseistä ainetta kuljetetaan kotimaan liikenteessä edellyttäen, että luokitussäännösten noudattaminen aiheuttaisi kohtuutonta hankaluutta tai kohtuuttomia kustannuksia ja olisi vähäiseen ympäristölle aiheutuvaan vahingon vaaraan nähden aiheetonta. Säännös mahdollistaisi muun muassa uusien polttoainelaatujen kuljettamisen öljysäiliöaluksissa.

2 §. *Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto ja päästörajoitukset.* Pykälä vastaa periaatteessa nykyisen alusjätelain 20 §:ää ja alusjäteasetuksen 14 §:ää ja 26 a §:ää. Haitallisten nestemäisten aineiden uudistettu luokitus on ehdotettujen säännösten perusta.

Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 13 säännön tyhjentämismääräyksiä koskevaan 1 kohtaan ja päästörajoitukset perustuvat 13 säännön tyhjentämisnormeja koskevaan 2 kohtaan. Säännön 1 kohdan mukaan luokkien X, Y tai Z aineiden tai sellaisiksi alustavasti arvioitujen aineiden ja painolastiveden, säiliöiden puhdistusveden tai muiden kyseisiä aineita sisältävien seosten jätteiden tyhjentäminen mereen on kiellettyä, ellei niitä tyhjennetä täysin II liitteen asiassa sovellettavien toimintavaatimusten mukaisesti.

Säiliö, josta on purettu luokkaan X kuuluvaa ainetta, on esipestävä 13 säännön 6 kohdan mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta. Säiliöön jääneet jätteet on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon kunnes aineen pitoisuus kyseiseen laitteistoon tyhjennettävässä poistovedessä on enintään 0,1 painoprosenttia, jonka jälkeen säiliö tyhjennetään ja aluksen katsastaja merkitsee tiedot lastipäiväkirjaan II liitteen 16 säännön mukaisesti.

Säiliö, josta on purettu luokkaan Y kuuluvaa II liitteen 1 säännön 17 kohdassa määriteltyä korkeaviskoosista ainetta tai 15 kohdassa määriteltyä jähmettyvää ainetta, on esipestävä II liitteen 13 säännön 6 kohdan mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta. Säiliöön jääneet jätteet on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon, kunnes aineen pitoisuus kyseiseen laitteistoon tyhjennettävässä poistovedessä on enintään 0,1 painoprosenttia, jonka jälkeen säiliö tyhjennetään.

Luokkaan Z kuuluvat aineet on tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon menettelytapaohjekirjan mukaisesti tai muussa tapauksessa säiliö on esipestävä tai ryhdyttävä katsastajan vaatimiin II liitteen 16 säännön 1 kappaleessa mainittuihin vaihtoehtoisiin toimenpiteisiin.

Pykälän 2 momentissa on luokkaan X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita ja niitä sisältäviä seoksia koskeva ehdoton veteen tyhjentämisen kielto, joka koskee suomalaisia aluksia Etelämantereen alueella. Tämä kielto perustuu II liitteen 13 säännön 8 kohtaan.

3 §. *Haitallisen nestemäisen aineen päästäminen poikkeustilanteissa.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 11 ja 20 §:ää.

Yleinen poikkeus haitallisten nestemäisten aineiden päästökiellosta ja rajoituksesta perustuu II liitteen 3 sääntöön. Poikkeuksen edellytykset ovat samat kuin öljyn osalta tämän lain 2 luvun 2 §:ssä.

Pykälän 2 momentti vastaa nykyisen alusjätelain 11 §:n 2 momenttia.

4 §. *Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset.* Pykälä vasta periaatteessa nykyisen alusjäteasetuksen 13 §:ää, kuitenkin niin, että haitallisten aineiden uusi luokitus on säännösten perusta.

Pykälän 1 momentissa tarkoitetut luokkiin X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavaa kemikaalisäiliöalusta koskevat vaatimukset perustuvat II liitteen 11 ja 12 sääntöön. Liitteen 11 säännön mukaan kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 17 luvussa määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettamaan sertifioitujen alusten suunnitteluun, rakentamiseen, varustukseen ja käyttöön on kyseisten aineiden valvomattoman mereen tyhjentämisen minimoimiseksi sovellettava kansainvälistä kemikaalialussäännöstöä, jos alus on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai sen jälkeen, ja kemikaalialussäännöstöä sitä ennen rakennetuissa aluksissa.

Pykälän 2 momentissa tarkoitetuista aluksen pumppaus-, putkisto- ja purkamisjärjestelyistä sekä jätesäiliöistä määrätään II liitteen 12 säännössä. Sovellettavat määräykset ovat erilaiset siitä riippuen, onko alus rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai sen jälkeen tai sitä ennen. Uudistetun II liitteen V lisäyksessä on suorituskykytestit sitä varten, että voidaan varmistua jätemäärän riittävästä vähäisyydestä, joka vaihtelee haitallisen nestemäisen aineen luokan ja aluksen iän mukaan. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi toimivalta momentissa mainittujen suorituskykytestien hyväksymiseen.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle toimivalta myöntää vapautuksia ja poikkeuksia kemikaalialuksille asetetuista vaatimuksista ja määrätä samanarvoisuuksista siten kuin II liitteessä määrätään. Poikkeusten perustana on II liitteen 3 säännön 1.3 kohta, vapautusten perustana on liitteen 4 sääntö ja samanarvoisuuksien perustana on liitteen 5 sääntö.

5 §. *Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle.* Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 17 a §:ää. Pykälän 1 momentin mukainen valmiussuunnitelmaa (*Shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances; SMPEP*) koskeva vaatimus perustuu yleissopimuksen II liitteen 17 sääntöön. Valmiussuunnitelman on perustuttava IMO:n päätöslauselmassa MEPC.85(44) hyväksyttyihin ohjeisiin. Suunnitelma on kirjoitettava päällikön ja päällystön ymmärtämällä työkielellä. Suunnitelman tulee sisältää ainakin menetelmän meriympäristövahingosta ilmoittamiselle, luettelon viranomaisista tai henkilöistä, joihin otetaan yhteyttä meriympäristövahingon sattuessa, tarkan kuvauksen toimenpiteistä, joihin aluksella on ryhdyttävä päästön rajoittamiseksi tai hallintaan saamiseksi ja menettelytavat ja yhteystahot aluksella tehtävien toimenpiteiden koordinoimiseksi kansallisten ja paikallisten viranomaisten kanssa pilaantumista torjuttaessa.

Pykälän 2 momentin mukainen mahdollisuus yhdistää öljyä ja kemikaaleja koskevat

valmiussuunnitelmat perustuu II liitteen 17 säännön 3 kohtaan. Edellytyksenä on, että alukseen sovelletaan myös I liitteen 37 sääntöä aluksen valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalle. Yhdistettäessä aluksen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle ja aluksen valmiussuunnitelma haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalle, suunnitelmaa kutsutaan valmiussuunnitelmaksi aluksen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle. Suunnitelmassa on toimintamalleja erityyppisten onnettomuustapausten kuten karilleajon, yhteentörmäyksen ja laivapalon meriympäristöhaittojen minimoimiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi 3 momentin mukaan toimivalta hyväksyä II liitteen mukaiset valmiussuunnitelmat sekä I ja II liitteen mukaiset yhdistetyt valmiussuunnitelmat.

6 §. *Menettelytapaohjekirja.* Pykälä vastaa periaatteessa nykyisen alusjäteasetuksen 16 §:n käsikirjaa koskevia säännöksiä.

Pykälän 1 momentin mukaisesti jokaisessa luokan X, Y tai Z aineiden kuljettamiseen sertifioidussa aluksessa on oltava II liitteen 14 säännön ja II liitteen IV lisäyksen sitovan kaavan mukaisesti laadittu menettelytapaohjekirja. Jos alus tekee kansainvälisiä matkoja, joilla käytettävä kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on sisällytettävä käännös yhdelle näistä kielistä.

Menettelytapaohjekirjan tarkoituksena on määritellä aluksen päällystöä varten ne suoritustavat, joita II liitteen vaatimusten noudattamiseksi on seurattava. Suoritustavat koskevat lastin käsittelyä, säiliöiden puhdistusta, jäteöljyn käsittelyä sekä lastisäiliöiden painolastin ottamista ja tyhjentämistä. Ohjekirja ei ole turvallisuusopas, ja turvallisuusvaaroja arvioitaessa viitataan erityisjulkaisuihin.

Hallinnot käyttävät tätä ohjekirjaa yhdessä aluksen lastipäiväkirjan ja II liitteen mukaisesti annetun todistuskirjan kanssa valvontatarkoituksiin varmistaakseen, että kyseinen alus täysin noudattaa II liitteen vaatimuksia.

Päällikön tulee varmistaa, ettei mereen tyhjennetä lastijätteitä tai luokkien X, Y tai Z aineita sisältäviä jätteen ja veden seoksia, ellei niitä tyhjennetä täysin tähän ohjekirjaan sisältyvien toiminnallisten suoritustapojen mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi toimivalta hyväksyä aluksen menettelytapaohjekirja. Ohjekirja hyväksytään hakemuksesta. Säännös perustuu II liitteen 14 sääntöön, jossa edellytetään, että aluksella on hallinnon hyväksymä menettelytapaohjekirja. Menettelytapaohjekirjan kaava on määrätty II liitteen IV lisäyksessä.

7 §. *Lastipäiväkirja.* Pykälä vastaa lähinnä nykyisen alusjäteasetuksen 15 §:n säännöksiä, mutta pykälä on aiempaa täsmällisempi.

Pykälän 1 momentissa tarkoitettu lastipäiväkirjan pitämisen velvollisuus ja sen sisältö perustuvat II liitteen 15 sääntöön ja II lisäykseen. Jokaisessa aluksessa, johon liitettä sovelletaan, tulee olla joko aluksen virallisen lokikirjan osana tai muuten liitteen II lisäyksen mallin mukainen lastipäiväkirja.

Lastipäiväkirjaan merkitään II lisäyksessä mainitut toimenpiteet. Lastipäiväkirjaan merkitään myös, jos II liitteen 3 säännön määräysten mukainen haitallisen nestemäisen aineen päästäminen tapahtuu vahingossa, jolloin lastipäiväkirjaan merkitään tyhjennyksen syy ja olosuhteet. Toimenpiteestä vastuussa oleva päällystöön kuuluva henkilö tai henkilöt allekirjoittavat merkinnän ja aluksen päällikön on allekirjoitettava lastipäiväkirjan jokainen sivu.

Merkinnät aluksen lippuvaltion virallisella kansallisella kielellä ovat ratkaisevia riidan tai eroavuuden sattuessa. Lastipäiväkirjan kielestä sisältyy määräyksiä II liitteen 15 sääntöön. Merkintöjen tulee olla ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi, jos aluksella on kansainvälinen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden pilaantumisen ehkäisemiskirja tai II liitteen 7 säännössä tarkoitettu muussa sopimusvaltiossa annettu katsastuskirja.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettu oikeus aluksen tarkastamiseen perustuu II liitteen 15 säännön 6 kohtaan. Suomessa tämä oikeus on Liikenteen turvallisuusvirastolla. Ulkomaan satamassa vastaava oikeus on muun sopimusvaltion asianomaisella viranomaisella. Oikeus saada lastipäiväkirjasta oikeaksi todistettu jäljennös toimii mahdollisissa päästöjä koskevissa oikeudenkäynneissä todistusaineistona 15 säännön mukaisesti. Tarkastukset ja jäljennöksen otto on II liitteen 15 sään-

nön mukaan suoritettava niin pian kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

Pykälän 3 momentin mukaan lastipäiväkirja on pidettävä sellaisessa paikassa, josta se on helposti saatavissa tarkastusta varten ja se on pidettävä aluksella muissa kuin miehittämättömissä hinattavissa aluksissa. Lastipäiväkirja on säilytettävä kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä lukien. Velvoitteet perustuvat II liitteen 15 sääntöön.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi Suomessa II liitteen mukaisesti hallinnolle kuuluva toimivalta vahvistaa laivapäiväkirjan kaava.

8 §. *Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat.* Pykälän asiasisältö vastaa nykyisen lainsäädännön mukaista oikeustilaa ja käytäntöä, vaikka nykyisessä alusjätelaissa ei olekaan vastaavaa todistuskirjoihin viittaavaa säännöstä. Pykälässä todetaan lain tasolla myös muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen liittyvät todistuskirjavelvoitteet.

Pykälän 1 momentin mukaan haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavalla aluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää IBC- tai BCH-säännöstön mukaiset vaatimukset. IBC-säännöstöllä tarkoitetaan kansainvälisissä merikuljetuksissa aluksilla sovellettavaa IMO:n nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännöstöä (*International Bulk Chemical Code*), joka on saatettu voimaan SOLAS –yleissopimuksen VII luvun ja MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteen perusteella. IBC-säännöstö on täysin uudistettu vuoden 2007 alusta IMO:n päätöslauselmalla MSC.176(79) ja MEPC.119(52). BCH-säännöstöllä (Bulk Chemical Code) tarkoitetaan IBC-säännöstöä vastaavaa aiempaa koodia, joka koskee aluksia, joiden köli on laskettu ennen 1 päivää heinäkuuta 1986. Viitattaessa IBC-koodiin viitataan myös siihen myöhemmin tehtyihin muutoksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavalla aluksella on oltava kansainvälinen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja eli NLS-todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 3 tyypin alusta koskevat vaatimukset, lastisäiliön sijaintia lukuun ottamatta, siten kuin II liitteessä määrätään. NLS –säiliöalus on II liitteen 1 säännön 16 kappaleen 2 kohdan mukaan alus, joka on rakennettu tai mukautettu haitallisten nestemäisten aineiden (*Noxious Liquid Substances*) kuljettamiseen. Määritelmä kattaa myös ”öljysäiliöaluksen” siten kuin se on määritelty yleissopimuksen I liitteessä, kun se on sertifioitu kuljettamaan vaarallisen nestemäisen aineen muodostamaa lastia tai osalastia irtolastina. NLS-säiliöaluksiin, jotka on sertifioitu kuljettamaan haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina, sovelletaan II liitteen 2 säännön perusteella II liitteen määräyksiä, ellei nimenomaan toisin määrätä. Tämän lisäksi NLS-säiliöaluksiin sovelletaan I liitteen vaatimuksia, jos NLS-säiliöaluksen lastitilassa kuljetetaan lastia, jota I liitteen määräykset koskevat.

Pykälän 1 ja 2 momentin säännökset todistuskirjoista perustuvat II liitteen 9 sääntöön ja III lisäykseen sekä 8 ja 10 sääntöön. Todistuskirjan antaminen liittyy aluksen katsastukseen. Todistuskirja annetaan 8 säännön mukaisesti tehdyn perus- tai uusintakatsastuksen jälkeen. Liitteen 8 säännön mukaan myös väli- ja vuosikatsastuksista tehdään merkintä todistuskirjaan. Todistuskirja on oltava aluksella, joka on tarkoitettu haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen irtolastina ja joka tekee matkoja muiden sopimusosapuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai terminaaleihin. Koska II liite on pakollinen, todistuskirja vaaditaan lähes kaikkien valtioiden satamissa.

Sopimusvaltion hallinto on vastuussa todistuskirjasta, vaikka se voikin delegoida sen asianmukaisesti valtuutetun henkilön tai laitoksen annettavaksi. Todistuskirjan voi siten asianmukaisen valtuuden perusteella antaa ja siihen tehdä merkintöjä myös Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttama katsastaja sekä viraston valtuuttamat luokituslaitokset. Sopimusosapuolen hallinto voi 9 säännön mukaisesti pyytää toisen hallinnon katsastamaan aluksen. Todistuskirjaa ei voi antaa alukselle, jonka lippuvaltio ei ole sopimusosapuoli. Todistuskirjan on oltava II liitteen III lisäyksessä annetun mallin mukainen. Todistuskirja on laadittava ainakin englanniksi, ranskaksi

tai espanjaksi. Jos todistuskirjaan tehdään merkintöjä sen maan kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, niillä on etusija riita- ja tulkintatilanteissa. Alusturvallisuuslakiin on tarkoitus sisällyttää katsastusta koskevat säännökset.

Pykälän 3 momentti sisältäisi II liitteen mukaan valtuudet Liikenteen turvallisuusviranomaiselle antaa pykälässä tarkoitetut todistuskirjat. Todistukset annettaisiin hakemuksesta. Virasto voi myös antaa todistuksen ulkomaiselle alukselle, jos sen lippuvaltio sitä pyytää. Liitteen 10 säännön mukaan todistuskirja annetaan hallinnon määräämäksi ajaksi, joka ei saa olla viittä vuotta pitempi. Liitteen 10 säännössä on tarkempia määräyksiä siitä, miten todistuskirjojen voimassaolo määräytyy.

9 §. *Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta.* Pykälä vastaa lähtökohtaisesti nykyisen alusjäteasetuksen 17 §:ää. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi nimenomainen säännös siitä, että alus vastaa tarkastuksesta aiheutuvista kustannuksista.

Lastin purkamiseen ja säiliön pesun valvonnan järjestäminen perustuu MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 13 ja 16 sääntöön sekä V, VI ja VII lisäyksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan vastuu siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan, pesuvesi tyhjennetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään asianmukaisesti, on aluksen päälliköllä. Vastuu perustuu II liitteen 16 säännön 3 kohtaan, jonka mukaan haitallisia nestemäisiä aineita kuljettamaan sertifioidun aluksen päällikön tulee varmistaa, että 13 säännön ja 16 säännön määräyksiä on noudatettu ja lastipäiväkirja on täytetty 15 säännön mukaisesti aina kun kyseisessä säännössä tarkoitettuja toimenpiteitä suoritetaan. Liitteen 13 säännön 1 kohdassa on haitallisten nestemäisten aineiden mereen tyhjentämiskiellot (tyhjentämismääräykset) ja 2 kohdassa on tyhjentämisrajoitukset (tyhjentämisnormit). 3 kohdassa on lastin jäännösten tuulettamista koskevat vaatimukset, 4 kohdassa määrätään esipesua koskevista vapautuksista ja 5 kohdassa määrätään puhdistusaineiden tai lisäaineiden käytöstä. Liitteen V lisäyksessä määrätään lastisäiliöiden, pumppujen ja niiden putkistojen jätemäärien arvioinnista, VI lisäyksessä määrätään esipesumenetelmistä ja VII lisäyksessä määrätään lastisäiliöiden tuuletuksesta.

Pykälän 2 momentin mukaan kemikaalialussatamissa eli satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttamat kemikaalialustarkastajat valvovat kemikaalisäiliöaluskuljetuksia. Heidän on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien lastaus ja purkaus, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen mukaisesti.

Kemikaalialusten tarkastaminen on Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttamien tarkastajien tehtävänä johtuen siitä, että alukset käyvät useissa Suomen satamissa, satamassa käynnit ovat yleensä lyhyet ja voivat ajoittua mihin vuorokauden aikaan tahansa. Momentti perustuu II liitteen 16 säännössä sopimuspuolten hallituksille annettuun velvollisuuteen nimittää tai valtuuttaa tarkastajia 16 säännön täytäntöön panemiseksi. Tarkastajien tulee huolehtia valvonnasta IMO:n kehittämien valvontamenetelmien mukaisesti. Mainitussa säännössä määrätään yksityiskohtaisesti ohjekirjan vaatimusten täyttämisestä, lastipäiväkirjamerkinnöistä, päästökieltoja ja rajoituksia koskevan 13 säännön noudattamisesta, vaihtoehtoisten menettelytapojen noudattamisesta sekä esipesua ja muiden maiden satamien satamiin kohdistuvia matkoja tekevien alusten vapautuksista. Momentissa säädettäisiin II liitteen 16 säännön 9 kohdan perusteella myös satamavaltion alusten tarkastuksia koskevasta toimivallasta.

Sääntelyn tarkoituksena on suojella Itämerta. Itämeri on erityisen herkkä vesialue. Se on maailman suurin murtovesialue. Itämeren suolapitoisuus on alle 24,6 promillea, joten se ei ole varsinaisesti meri vaan murtovesiallas. Itämeri on geologisesti hyvin nuori ja matala allas, jonka keskisyvyys on 55 metriä ja syvin kohta 459 metriä, joten vain harvat lajit ovat ehtineet sopeutua elämään tässä meressä. Vaikka Itämeri ei ole enää MARPOL II liitteen erityisalue, on kuitenkin perusteltua valvoa, että kemikaalisäiliöalusten lastien purku ja tankkien pesu todella suorite-

taan MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti. Tämän vuoksi on kansallisesti perusteltua ulottaa valvonta laajemmaksi kuin MARPOL-yleissopimus varsinaisesti velvoittaa tankkien pakollisen esipesun suhteen.

Valvonta on mahdollista käytännössä toteuttaa vain maksullisena tarkastuksena. Lakiin ehdotetaan tämän vuoksi sisällytettäväksi säännös siitä, että alus on vastuussa tarkastuksen kustannuksista. Varsinainen tarkastusmaksu on yleensä nykyisellään sen laajuudesta riippuen 300—500 euroa. Vuonna 2005 IMO hyväksyi koko Itämerelle Venäjän aluevesiä lukuun ottamatta erityisen herkän merialueen eli PSSA-aseman (*Particularly Sensitive Sea Area*), joka ekologisten, sosioekonomisten tai tieteellisten syiden perusteella tarvitsee IMO:n toimien kautta tapahtuvaa erityissuojelua. Varsinainen tarkastusmaksu on suhteellisen edullinen tapa huolehtia järjestelmällisesti Itämeren suojelusta säiliöaluksilla kuljetettavien kemikaalien suhteen.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin aluksen asiamiehen ilmoitusvelvollisuudesta. Suomen satamien osalta ilmoitus tehdään Liikenteen turvallisuusvirastolle. Momentin tarkoituksena on varautuminen asianmukaisiin tarkastus- ja purkamistoimenpiteisiin. Ilmoitusvelvollisuus rajattaisiin vastaavasti kuin nykyisessä alusjätelaissakin koskemaan haitallisimpia nestemäisiä aineita eli X ja Y -luokkia, joiden lastausta ja purkamista kemikaalisäiliöalustarkastajat säännönmukaisesti valvoisivat. Ilmoitusvelvollisuuden laajuutta ei säädellä II liitteessä ja valvontaa tehostava velvollisuuden rajaus perustuisi Suomen kansalliseen lainsäädäntöön.

Pykälän 4 momentti sisältäisi II liitteen mukaisesti erillisen esipesua ja lastijäännösten tuulettamista koskevan velvoitteen. Liitteen 13 säännön 4 kohta ja 16 sääntö mahdollistavat erityisen esipesua koskevan vapautusmenettelyn. Esipesumenetelmistä määrätään II liitteen VI lisäyksessä ja tyhjentämisvaatimuksista 13 säännön 6 ja 7 kohdassa. Liitteen 13 säännön 3 kohta ja VII lisäys sisältävät määräykset lastin tuulettamisesta. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi momentin mukaan toimivalta antaa vapautuksia esipesusta ja määräyksiä lastin jäännösten tuulettamisesta.

10 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 3 ja 34 §:ää. Ehdotettu säännös on kuitenkin aiempaa täsmällisempi ja tarkkarajaisempi.

Pykälässä tarkoitettuja haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevia tarkempia säännöksiä ja määräyksiä voisi antaa ainoastaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tällä hetkellä Suomea sitovia kansainvälisiä velvoitteita, joiden täytäntöön panemiseksi säännöksiä ja määräyksiä voitaisiin antaa, sisältyy yleissopimuksen II liitteeseen.

Pykälän 1 momentin perusteella voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta yleissopimuksen II liitteen aineiden osalta siten kuin II liitteen 6 säännössä ja liitteen I lisäyksessä määrätään. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa myös tarkempia säännöksiä haitallisten nestemäisten aineiden päästörajoituksista siten kuin yleissopimuksen II liitteen 13 säännössä määrätään. Päästörajoituksia koskevat vaatimukset voivat vaihdella X, Y ja Z luokkien välillä ja koskea lastin purkamista, esipesua, poistoveden pitoisuuksia, säiliön pesun valvontaa, lastitilojen tuulettamista ja poistoveden tyhjennysolosuhteita. Myös aluksen rakennetta koskevista vaatimuksista voitaisiin antaa säännöksiä valtioneuvoston asetuksella yleissopimuksen II liitteen 11 ja 12 säännön mukaisesti. Muita säännöksiä ei voitaisi antaa kuin niitä, joilla pannaan täytäntöön MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liite, Helsingin sopimus, Euroopan yhteisön säädökset tai Suomen muut kansainväliset velvoitteet.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä. Muita määräyksiä ei voitaisi antaa kuin niitä, joilla pannaan täytäntöön MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liite, Helsingin sopimus tai Euroopan yhteisön

säädökset. Määräykset voivat koskea yleissopimuksen II liitteen 3 säännön 1 kappaleen 3 kohdassa tarkoitettuja pilaantumisen torjunta-aineita koskevia poikkeuksia, 4 säännössä tarkoitettuja vapautuksia ja 5 säännössä tarkoitettuja laitteen, aineen tai kojeen samanarvoisuuksia.

Määräykset voisivat koskea myös yleissopimuksen II liitteen 17 säännössä tarkoitettua valmiussuunnitelmaa, 14 säännössä ja IV lisäyksessä tarkoitettua menettelytapaohjekirjaa, 15 säännössä ja II lisäyksessä tarkoitettua lastipäiväkirjaa ja 9 säännössä ja III lisäyksessä tarkoitettuja todistuskirjoja.

Edellä tarkoitetut säännökset ja määräykset voitaisiin 3 momentin perusteella ulottaa koskemaan sisävesialuetta ja kotimaanliikennettä. Säännös edistäisi vesiliikenteen ympäristönsuojelutavoitteita.

5 luku Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen

Ehdotettu 5 luku vastaa asiasisällöltään voimassa olevaa alusjätelainsäädäntöä. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muutettu IV liite on saatettu Suomessa voimaan 3 päivänä toukokuuta 2006 (SopS 30/2006; laki 167/2006; HE 188/2005 vp). Yleisperustelujen kohdassa 2.3 on selostettu IV liitteen soveltamista Ahvenanmaan maakunnassa.

1 §. *Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus*. Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 22 §:ää ja alusjäteasetuksen 18 §:ää.

Pykälässä säädetään alusten käymäläjätevesien päästökiellosta ja päästörajoitusten perusteista siten kuin niistä määrätään Suomea sitovissa kansainvälisissä velvoitteissa. Suomea tällä hetkellä sitovat alusten käymäläjätevesiä koskevat kansainväliset velvoitteet ovat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteessä, joka on annettu aluksista tulevan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseksi, sekä Helsingin sopimuksen IV liitteessä.

Yleissopimuksen IV liite koskee sen 2 säännön mukaan kansainvälisessä liikenteessä olevia eli kansainvälisiä matkoja tekeviä aluksia, jotka joko ovat bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 tai jotka saavat kuljettaa yli 15 henkeä. Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 sääntöön perustuen tämän luvun 1 ja 2 §:ää sovelletaan kuitenkin kaikkiin käymälällä varustettuihin aluksiin. Vaikka yleissopimuksen IV liitettä sovelletaan 2 säännön mukaan uusiin eli 2 päivänä lokakuuta 1983 tai sen jälkeen rakennettuihin aluksiin, niin vanhojen alusten osalta hallinnon on niin ikään varmistettava, että aluksessa on käymäläjäteveden tyhjentämiseen tarvittavat laitteet.

Käymäläjätevettä koskeva määritelmä on tämän lain 1 luvun 2 §:n 34 kohdassa ja se perustuu käymäläjäteveden määritelmään, joka sisältyy MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 1 säännön 3 kohtaan. Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön A kohdassa viitataan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 1 säännön 3 kohdan soveltamiseen Itämerellä myös käymälällä varustetuilla huviveneillä ja muilla pienaluksilla.

Käsitellyn käymäläjäteveden määritelmä on tämän lain 1 luvun 2 §:n 35 kohdassa. Käsitellyn käymäläjäteveden määritelmä perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 kohtaan, johon viitataan Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön A kohdassa. Eri määräykset koskevat käsitellyn ja käsittelemättömän käymäläjäteveden tyhjentämistä mereen.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 kohdan mukaan käymäläjäteveden tyhjentäminen mereen on tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta kiellettyä. Liitteen 11 säännön mukaan käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää mereen etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta siten, että varastoitua käymäläjätevettä ei päästetä veteen kerralla, vaan kohtuullisella nopeudella, kun alus on kulussa ja kulkee vähintään 4 solmun nopeudella. Tyhjennysnopeuden tulee olla hallinnon hyväksymä ja sen tulee perustua IMO:n kehittämiin normeihin. Valtiot voivat asettaa MARPOL 73/78 -yleissopimukseen verrattuna lievempiä vaatimuksia vesialueelleen. Itämerellä ei ole tällaisia lievennyksiä Helsingin sopimukseen perustuen. Jos käymäläjätevesi sekoitetaan sellaisten jätteiden tai jäteveden kanssa, joilla on erilaiset tyhjennysvaatimukset, asianomaisia ankarampia vaatimuksia tulee noudattaa tämän liitteen vaatimusten lisäksi.

Sellaista käsiteltyä käymäläjätevettä, joka on hienonnettu ja desinfioitu, saa päästää mereen etäämpänä kuin 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 kohdan 1 alakohdan mukaisesti käyttäen hyväksi hallinnon yleissopimuksen IV liitteen 9 säännön 1 kappaleen 2 kohdan mukaisesti hyväksymää laitteistoa. Järjestelmässä on kuitenkin oltava mahdollisuus käymäläjäteveden väliaikaiseen varastointiin, kun alus on lähempänä kuin 3 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta. Käymäläjätevesi on yleissopimuksen IV liitteen mukaan hienonnettua ja desinfioitua ainoastaan silloin, kun se on käsitelty käyttäen hyväksi hallinnon MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 9 säännön 1 kappaleen 2 kohdan mukaisesti hyväksymää laitteistoa.

Sellaista käsiteltyä käymäläjätevettä, joka on käsitelty sellaisessa hyväksytyssä käymäläjäteveden käsittelylaitteistossa, joka täyttää IMO:n päätöslauselmassa MEPC.2(VI) esitetyt vaatimukset, saa nykyään rajoituksitta päästää mereen. Mainitun IMO:n päätöslauselman mukaan sadassa millilitrassa jätevettä saa olla korkeintaan 250 kolibakteeria. Kiintoainetta jätevedessä saa olla korkeintaan 100 mg/l enemmän kuin huuhteluun käytetyssä vedessä. Viiden päivän biokemiallinen hapenkulutus (BOD5) saa olla korkeintaan 50 mgO2/l. Käsitellyn käymäläjäteveden päästöstandardit muuttuvat hieman tiukemmiksi IMO:n päätöslauselmassa MEPC.159(55) esitettyjen vaatimusten mukaisesti. Muutokset koskevat 1 päivänä tammikuuta 2010 ja sen jälkeen asennettuja laitteita. Resoluutiossa MEPC.157(55) on annettu suositus käsittelemättömän käymäläjäteveden päästönopeuksista.

Käymäläjäteveden käsittelylaitteiston lisäksi käymäläjätevesijärjestelmään kuuluu putkisto käymäläjäteveden tyhjentämiseksi vastaanottolaitteistoon ja normitettu yhdistelaippa eli normilaippa laituriliitintä varten. Jotta vastaanottolaitteiston putkisto voitaisiin kytkeä aluksen tyhjennysputkistoon, molemmissa putkistoissa tulee olla normitettu yhdistelaippa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 10 säännön mittojen mukaisesti. Säännön 2 kappaleen nojalla tietynlaisessa liikenteessä olevien alusten, kuten matkustaja-alusten, tyhjennysputkistossa voi vaihtoehtoisesti olla sellainen yhdistelaippa, jonka hallinto voi hyväksyä, kuten pikakytkentäliitin. Yleissopimuksen muutetun IV liitteen 10 sääntö ei kuulu niihin sääntöihin, joita Helsingin sopimuksen 5 säännön mukaan suoraan sovelletaan huviveneisiin, vaan huviveneiden standardiliitokset määräytyvät Itämeren suojelukomission hyväksymien suuntaviivojen mukaisesti uusitun Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön C kohdan ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muutetun IV liitteen 12 säännön 1 kohdan perusteella.

Käsiteltyä käymäläjätevettä sai Suomessa aikaisemmin päästää vähintään 4 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sellaisen hyväksytyn laitteiston kautta, joka hienontaa ja desinfioi käymäläjäteveden. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen tarkistetun IV liitteen mukaan hienonnettua ja desinfioitua käymäläjätevettä on 1 päivästä elokuuta 2005 lähtien saanut päästää vähintään 3 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Tämä muutos saatettiin Suomessa voimaan 3 päivänä toukokuuta 2006 Tasavallan presidentin antamalla asetuksella. Ahvenanmaan maakuntapäivät päättivät kuitenkin, etteivät ne anna suostumustaan voimaansaattamislaille siltä osin kuin se kuuluu maakunnan toimivaltaan.

Ero kolmen ja neljän meripeninkulman välillä ei käytännössä ole ympäristönsuojelullisesti merkittävä, koska sellaiset käymäläjätteen käsittelylaitteistot, joista käsiteltyä käymäläjätevettä voi päästää 3 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta, ovat harvinaisia. Lisäksi Suomessa voimassa olevat käymäläjätteen jättöpakko ja ”ei-erityismaksua” - järjestelmä kannustavat kaiken käymäläjätteen jättämiseen satamien vastaanottolaitteisiin.

Tämän lain säännöksillä ei ole tarkoitus muuttaa voimassa olevien säännösten sisältöä. Voimassa olevan alusjäteasetuksen mukaan käsiteltyä käymäläjätevettä saa päästää suomalaisen aluksen osalta laivavarusteista annetun asetuksen (925/1998) ja muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivan aluksen osalta laivavarusteista annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY mukaisesti hyväksytyn käymäläjäteveden käsittely-

laitteiston kautta. Sekä asetus laivavarusteista että neuvoston direktiivi noudattavat MEPC.2(VI) päätöslauselmassa annettuja kriteerejä käymäläjäteveden käsittelylaitteiston ominaisuuksista. Muun vieraan valtion lipun alla purjehtiva alus saa päästää käymäläjätevettä lippuvaltion hallinnon hyväksymän käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta.

Helsingin sopimuksen uusittu IV liite tuli Suomessa kansallisesti voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2004 (88/2004). Helsingin sopimuksen käymäläjätevesiä koskevat määräykset vastaavat sisällöltään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen määräyksiä, mutta Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 sääntö koskee myös huviveneitä ja muita aluksia, joita yleissopimus ei koske.

Helsingin sopimuksen uuden liitteen 4 säännön 3 kappale edellyttää, että kaikki sen sopimuspuolet myös varmistavat käymäläjäteveden vastaanoton satamissa.

Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön A kohdan mukaan myös kaikkien käymälöillä varustettujen alusten, mukaan luettuna huviveneet, on täytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muutetun IV liitteen 1 säännön 3 ja 4 kappaleen, 11 säännön 1 ja 3 kappaleen sekä 3 säännön käymäläjäteveden tyhjentämistä koskevat vaatimukset. Mainituissa säännöissä määritellään, mitä käymäläjätevedellä ja jätevesisäiliöillä tarkoitetaan, esitetään käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden tyhjentämistä koskevat säännöt sekä velvollisuus järjestää vastaanottolaitteistoja. Säännöissä määritellään myös ne hätätilanteen luonteiset poikkeustilanteet käymäläjäteveden tyhjentämisessä, joita käymäläjäteveden tavanomaiset tyhjentämissäännöt eivät koske.

Edellä mainituista säännöistä on mahdollisuus myöntää eräitä yksittäisiä poikkeuksia Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön D kohdan mukaisesti. Poikkeuksen myöntäminen on mahdollista, jos käymäläjärjestelmien asentaminen kyseisiin huviveneisiin tai muihin aluksiin on teknisesti vaikeaa tai asennuskustannukset ovat aluksen arvoon nähden korkeat, alus on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2000, poikkeus on voimassa vain sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä ja poikkeuksen konkreettinen sanamuoto ilmoitetaan Itämeren suojelukomissiolle. Poikkeus koskisi lukuisten rajoitustensa takia lähinnä vain niin sanottuja museoaluksia. Poikkeuksien myöntämisen edellytyksistä ja toimivallasta säädetään laissa tarkemmin tämän luvun 5 §:ssä.

Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön B kohdan mukaan 5 säännön A kohdassa tarkoitetut käymälöillä varustetut alukset, eli pienalukset ja huviveneet, on varustettava käymäläjätevettä varten käymäläjärjestelmillä Itämeren suojelukomission hyväksymien suuntaviivojen mukaisesti.

Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön C kohdan mukaan A kohdassa tarkoitettuihin pienaluksiin ja huviveneisiin sovelletaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muutetun IV liitteen 12 säännön 1 kappaletta. Tämä merkitsee, että hallitusten tulee vesialueellaan ottaa vastatakseen myös siitä, että sen satamissa ja terminaaleissa on sellaiset laitteistot, jotka riittävät kattamaan niitä käyttävien alusten tarpeet käymäläjäteveden vastaanottamiseksi siten, että aluksille ei aiheuteta viivytystä. Hallitusten vastuu jäteveden vastaanottolaitteistojen järjestämisestä huolehtimisesta ulottuu siten kauppamerenkulun lisäksi muun muassa huviveneisiin. Jotta vastaanottolaitteiden putket voitaisiin yhdistää A kohdassa tarkoitettujen pienalusten ja huviveneiden tyhjennysputkeen, kummatkin putket on C kohdan mukaan varustettava standardiliitoksella Itämeren suojelukomission hyväksymien suuntaviivojen mukaisesti.

2 §. *Käymäläjäteveden päästäminen poikkeustilanteissa*. Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 25 §:ää.

Sääntely perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 3 sääntöön, joka puolestaan perustuu kansainvälisiin merioikeudellisiin periaatteisiin ihmishenkien pelastamisen ensisijaisuudesta merionnettomuustilanteissa. Poikkeustilanteita koskevat määräykset koskevat kaikkia aluksia. Pykälä koskee myös huviveneitä Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön A kohdassa olevan määräyksen perusteella, jossa taas viitataan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 3 sääntöön.

Sääntö on poikkeus, jota tulkitaan soveltamisalan osalta suppeasti, eikä siihen voi me-

nestyksellä vedota epäselvissä tilanteissa ilman riittävää näyttöä.

3 §. *Alusta koskevat vaatimukset.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 3 §:ää.

Pykälän 1 momentti sisältäisi MARPOL 73/78 -yleissopimukseen perustuvan velvoitteen, jonka mukaan aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Pykälän 2 momenttiin sisältyy Helsingin sopimukseen perustuva velvoite, jonka mukaan käymälällä varustetun suomalaisen aluksen, joka ei täytä 1 momentin edellytyksiä eikä ole huvivene, on myös täytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset. Helsingin sopimuksen soveltamisala on edellä selostetun luvun 1 §:n mukaisesti MARPOL 73/78 -yleissopimusta laajempi.

4 §. *Huviveneitä koskevat vaatimukset ja hyväksynnät.* Pykälä perustuu kansainvälisiin velvoitteisiin ja vastaa lähinnä alusjäteasetuksen 20 §:ää. Ehdotettu säännös on kuitenkin nykyistä täsmällisempi.

Edellä 1 §:ssä selostetulla tavalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 1 säännön 3 kohdassa tarkoitettu yleinen käymäläjäteveden määritelmä sekä 4 kohdassa tarkoitettu yleinen jätevesisäiliön määritelmä koskevat myös huviveneitä. Huviveneitä koskevat niin ikään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 11 säännön 1 kohdassa määrätyt käsittelemättömän käymäläjäteveden päästökiellot ja rajoitukset sekä käsitellyn käymäläjäteveden päästökiellot ja rajoitukset sekä 3 kohdassa tarkoitetut sekoittamissäännöt ja 3 säännössä määrätyt poikkeukset päästökieltoihin ja rajoituksiin tarkoin rajatuissa hätätilanteissa. Huviveneitä koskevat myös MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 12 säännön 1 kohdan määräykset käymäläjäteveden vastaanottolaitteistojen järjestämisestä.

Pykälän mukaan huviveneessä, jossa on vesikäymälä, on oltava käymäläjätevesisäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tulee täyttää IMO:n päätöslauselmassa MEPC.2(VI) esitetyt vaatimukset, joita on selostettu edellä 1 §:n perusteluissa. Käymäläjäteveden keräilysäiliössä tulee olla riittävä tilavuus, jotta kaikki käymäläjätevesi pystytään säilyttämään aluksella, kun otetaan huomioon aluksen liikenne, sillä olevien henkilöiden lukumäärä ja muut vaikuttavat tekijät. Käymäläjätevesisäiliön tyhjennysputkessa on lisäksi oltava ISO 8099 standardin mukainen normilaippa tai liitin, jos alus tyhjentää käymäläjärjestelmästä käymäläjätevettä vastaanottolaitteistoon. Huviveneessä voi olla myös kemiallinen käymälä, kuivakäymälä taikka muu vastaava käymälä. Tällaisten käymäläjätteiden päästämistä koskee tämän luvun 1 §:n mukainen päästökielto ja päästörajoitus. Käytännössä kemiallisen käymälän tai kuivakäymälän tyhjentäminen voidaan hoitaa vain siten, että jäte toimitetaan maihin asianmukaisella tavalla käsiteltäväksi.

5 §. *ISPP-todistuskirja.* Pykälä on uusi ja perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 5 sääntöön. Vaatimus koskee tietyn kokoisia kansainvälisessä liikenteessä olevia aluksia, joilla on oltava hallinnon myöntämä kansainvälinen todistuskirja käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä.

Kansainvälisestä todistuskirjasta käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (*International Sewage Pollution Prevention Certificate; ISPP-todistuskirja*) on ilmettävä, että alus täyttää asetetut käymäläjätevesien käsittelylle asetetut varustevaatimukset. Vaatimukset käsittävät myös yhteensopivuuden maissa olevien käsittelyjärjestelmien kanssa eli putkiston ja normilaipan rakennevaatimukset. Todistuskirja perustuu Liikenteen turvallisuusviraston aluksen perus- tai uusintakatsastuksessa saamiin tietoihin. Aluksen katsastuksesta sen toteamiseksi, täyttääkö alus yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset, säädetään liitteen 4 säännössä. Aluksen katsastusta koskevat säännökset sisältyvät alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää ISPP-todistuskirjoja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaisesti. Todistuskirja on voimassa enintään 5 vuoden määräajan.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 6 säännössä määrätään toisen hallituksen antamasta tai vahvistamasta todistuskirjasta. Todistuskirjajäljennös voidaan pyytää toiselta hallitukselta, joka aluksen on katsastanut.

6 §. *Poikkeuksen myöntäminen käymäläjäteveden päästökiellosta.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 24 §:ää. Säännöksiä on kuitenkin täsmennetty.

Pykälässä säädetään Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön D kohdan mukaisista poikkeuksista. Kohdan mukaan aluksille, joita MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen määräykset eivät koske, eli huviveneille tai muille aluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 400 tai jotka on rekisteröity enintään 15 hengelle, voidaan myöntää poikkeus 5 säännön A ja B kohdasta eli MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 1 säännön 3 ja 4 kohdasta, 3 säännöstä ja 11 säännön 1 ja 3 kohdasta sekä Itämeren suojelukomission hyväksymien suuntaviivojen vaatimuksista, jotka koskevat käymäläjärjestelmiä. Edellytyksenä on, että alus on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2000.

Tämän lisäksi edellytyksenä on Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön D kohdan mukaan, että päästökiellon täyttämiseen tarvittavan laitteiston asentaminen on teknisesti vaikeaa tai asentamisesta aiheutuvat kustannukset ovat aluksen arvoon nähden kohtuuttoman suuret. Tämän lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulakiin on sisällytetty edellytykset, että poikkeus ei ole muidenkaan Suomen kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten vastainen ja että poikkeuksen merkitys on vesiensuojelun kannalta vähäinen. Helsingin sopimuksen mukaiset edellytyksetkään eivät riitä, jos päästäminen on muun velvoitteen vastainen tai päästämisen vaikutus olisi vesiensuojelulle vähäistä suurempi. Vähäisyyttä arvioitaessa otetaan huomioon, onko olemassa paljon sellaisia vastaavassa asemassa olevia aluksia, joille poikkeus olisi myönnettävä. Lisäksi on arvioitava päästettävän käymäläjäteveden luonne ja määrä ja todennäköinen sijainti. Poikkeuksia annettaisiin vain erityistapauksissa, esimerkiksi museoaluksille, jotta tämän säännöksen haitalliset ympäristövaikutukset pysyisivät vähäisinä.

Säännöksessä annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle se toimivalta, joka Helsingin sopimuksen mukaan hallinnolle voidaan antaa. Lakiin on kirjattu Helsingin sopimukseen perustuva velvoite lähettää HELCOM:lle tiedot poikkeuspäätöksistä.

7 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 3 §:ää, 22 §:n 2 momenttia, 24 ja 34 §:ää. Ehdotettu sääntely on aiempaa täsmällisempi ja tarkkarajaisempi.

Säännöksellä annettaisiin laissa valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä tässä luvussa säädetyistä asioista Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi. Valtuuksien riittävän täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vuoksi säännöksessä on yksilöity seikat, joista asetuksia ja määräyksiä voidaan antaa.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa annettaisiin valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetusta käymäläjäteveden päästörajoituksesta. Päästörajoitus perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 11 sääntöön, jonka soveltamisalaa on laajennettu Helsingin sopimuksen IV liitteellä alle 400 bruttovetoisuuden aluksiin ja huviveneisiin.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa annettaisiin valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella siitä, minkälainen käymäläjätevesi katsotaan tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetulla tavalla käsitellyksi. Käsitellyn käymäläjäteveden kriteerit on määritelty IMO:n päätöslauselmassa MEPC.2(VI). IMO:n päätöslauselman MEPC 159(55) käsitellyn käymäläjäteveden kriteereitä kiristetään hieman 1 päivänä tammikuuta 2010 ja sen jälkeen asennettavien uusien laitteistojen osalta. Asetuksella voidaan erikseen säätää huviveneitä koskevista käsitellyn käymäläjäteveden kriteereistä, jos tämä katsotaan tarpeelliseksi. Kriteerien on perustuttava säännöksessä mainittujen Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanoon.

Pykälän 1 momentin 3 kohdassa annettaisiin valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella tämän luvun 6 §:ssä tarkoitetuista päästökieltoa koskevista poikkeuksista tarkemmin kuin mainitussa pykälässä säädetään. Poikkeamisen edellytyksistä ja lupaedellytyksistä on kuitenkin säädetty laissa. Edellytykset pe-

rustuvat Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön D kohtaan.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa annettaisiin valtuus säätää valtioneuvoston asetuksella tämän luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitetuista käymäläjärjestelmille asetettavista vaatimuksista. Käymäläjärjestelmien vaatimustenmukaisuus perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen 9—12 sääntöön. Huviveneiden ja muiden pienalusten osalta käymäläjärjestelmien vaatimustenmukaisuus perustuu Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 sääntöön.

Pykälän 3 momentin mukaan edellä tarkoitetut säännökset voidaan myös ulottaa koskemaan sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia. Säännös edistäisi vesiliikenteen ympäristönsuojelutavoitteita.

6 luku Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

Ehdotettu luku vastaa asiasisällöltään nykyistä alusjätelainsäädäntöä, kuitenkin niin, että säännökset ovat eräiltä osilta nykyistä täsmällisempiä ja tarkkarajaisempia.

Luku perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskevaan V liitteeseen, jota on viimeksi muutettu heinäkuussa 1997 voimaan tulleilla muutoksilla (SopS 79/1997). IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitea MEPC on aloittanut yleissopimuksen kiinteitä jätteitä koskevan V liitteen uudistamistyön.

1 §. *Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 23 ja 24 §:ää sekä nykyisen alusjäteasetuksen 21 §:ää.

Pykälän 1 momentti sisältää kiellon poistaa kiinteää jätettä aluksesta veteen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Yleissopimuksen V liitteen määräyksiä sovelletaan 2 säännön mukaan kaikkiin aluksiin. Kiinteän jätteen veteen poistamista koskevia määräyksiä sovelletaan siten kauppamerenkulkuun, huviveneisiin ja muihinkin aluksiin, jos yksittäisessä säännöksessä ei ole toisin rajattu.

Yleissopimuksen V liitteen 1 säännössä on määritelty kiinteä jäte. Kiinteän jätteen määritelmä sisältyy ehdotetun lain 1 luvun 2 §:n 36 kohtaan. Jos kiinteät jätteet sekoitetaan muiden tyhjennettävien aineiden kanssa, joilla on erilaiset hävitys- tai tyhjennysvaatimukset, on noudatettava ankarimpia vaatimuksia.

Kiinteän jätteen poistamista koskevia rajoituksia ja kieltoja sovelletaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 3 säännön mukaan niine poikkeuksineen, jotka johtuvat yleissopimuksen V liitteen 4 säännöstä (kiinteät ja kelluvat alustat), 5 säännöstä (erityisalueet) ja 6 säännöstä (hätätilanteet).

Yleissopimuksen V liitteessä asetetaan rajoituksia kelluvan jätteen sekä ruokajätteen mereen heittämiselle. Kaiken ruokajätteen hävittäminen mereen tulee tehdä niin etäällä maasta kuin mahdollista, mutta kuitenkin etäämpänä kuin 12 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta. Lisäksi Karibianmeren erityisalueella on noudatettava liitteen 5 säännön 2 C kohdasta ilmeneviä erityissääntöjä ruokajätteen päästämisessä mereen. Liitteen mukaan muovijätteen mereen heittäminen on maailmanlaajuisesti kielletty. Muovien hävittämiskielto merkitsee, että muun muassa muovia sisältäviä köysiä, kalastusverkkoja tai muovisia roskasäkkejä ei saa hävittää mereen. Muovin palamistähteitä ei saa hävittää mereen, jos ne voivat sisältää myrkyllisiä tai raskasmetallijäämiä. Muiden kiinteiden jätteiden hävittämiskielto sisältää paperituotteiden, riepujen, lasin, metallin, pullojen, taloustavaran, sälyspuiden sekä vuoraus- ja pakkausaineiden mereen hävittämisen kiellon.

Liitteen V mukaisilla erityisalueilla kiinteän jätteen päästäminen mereen on kiellettyä, lukuun ottamatta ruokajätettä, jota saa poistaa aluksesta mereen liitteessä mainituin edellytyksin. Liitteessä määritellyt erityisalueet ovat Itämeri, Pohjanmeri, Välimeri, Musta meri, Punainen meri ja alue luoteeseen Ras al Haddista ja Ras al Fastehista, Antarktis ja Karibianmeri. Itämerellä on siten kaiken muun kiinteän jätteen hävittäminen kielletty,

lukuun ottamatta ruokajätteiden hävittäminen tietyin edellytyksin.

Helsingin sopimuksen IV liitteen mukaan Helsingin sopimuksen sopijapuolet noudattavat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I—V liitteiden määräyksiä. Itämerellä sovelletaan siten myös Helsingin sopimuksen perusteella MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 5 säännön määräyksiä kiinteän jätteen veteen päästämisestä erityisalueella.

Kiinteää jätettä koskevat kiellot ja rajoitukset edellyttävät, että satamissa on riittävät vastaanottolaitteet alusjätteitä varten. Yleissopimuksen V liitteen 5 sääntö sisältää tältä osin velvoitteita sopimusvaltioille. Jokaisen sellaisen sopimuspuolen hallituksen, jonka rantaviiva rajoittuu erityisalueeseen, tulee muun muassa ottaa vastatakseen siitä, että niin pian kuin mahdollista kaikkiin erityisalueella oleviin satamiin toimitetaan riittävät vastaanottolaitteistot MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 7 säännön mukaisesti, ottaen huomioon näillä alueilla liikennöivien alusten erityistarpeet.

Yleissopimuksen V liitteen 5 säännön 5 kohdassa on Antarktikselle suuntautuvien alusten matkojen osalta erityissäännöt jätteiden säilytystilojen riittävyydestä aluksella ja vastaanotosta satamissa Antarktikselta saavuttaessa.

Erityisalueiden ulkopuolella saa hävittää mereen kelluvia sälyspuita, vuoraus- ja pakkausaineita niin etäällä lähimmästä maasta kuin se on käytännössä mahdollista, ei kuitenkaan 25 meripeninkulmaa lähempänä lähimmästä maasta.

Ruokajätettä ja muuta kiinteää jätettä kuten paperituotteita, riepuja, lasia, metallia, pulloja, taloustavaraa ja samankaltaisia jätteitä, saa hävittää mereen erityisalueiden ulkopuolella niin etäällä lähimmästä maasta kuin se on käytännössä mahdollista, ei kuitenkaan 12 meripeninkulmaa lähempänä lähimmästä maasta.

Ruokajätteen ja muiden yleissopimuksen V liitteen 3 säännön b) ii kohdassa tarkoitettujen kiinteiden jätteiden kuten paperituotteiden, riepujen, lasin, metallin, pullojen, taloustavaran ja samankaltaisten jätteiden hävittäminen mereen erityisalueiden ulkopuolella voidaan sallia, kun ne ovat kulkeneet hienontimen tai rouhimen läpi, sillä ehdolla, että mereen hävittäminen suoritetaan niin etäällä lähimmästä maasta kuin se käytännössä on mahdollista, mutta kuitenkin etäämpänä kuin 3 meripeninkulmaa lähimmästä maasta. Tällaisten hienonnettujen tai rouhittujen kiinteiden jätteiden tulee pystyä kulkemaan verkon lävitse, jonka aukot ovat korkeintaan 25 millimetrin suuruisia.

Pykälän 2 momentti sisältää kiellon poistaa kiinteää jätettä mereen kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta. Poikkeuksen muodostavat ruokajätteet, jotka on käsitelty MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 4 säännön 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta voidaan sallia ruokajätteen hävittäminen mereen, jos ruokajäte on kulkenut hienontimen tai rouhimen lävitse, jonka verkon aukot ovat enintään 25 millimetrin suuruisia, ja kiinteä tai kelluva alusta sijaitsee vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä maasta.

Kiinteää jätettä koskeva muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden terveyssäännöstä on annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o (1774/2002), jäljempänä sivutuoteasetus. Sivutuoteasetuksen mukaan EU-maiden ulkopuolelta saapuvien alusten tulee kerätä aluksella syntyvät ruokajätteet erilleen muista jätteistä maissa tapahtuvaa hävittämistä varten ruokajätteiden mukana leviävien tautien ehkäisemiseksi.

Aluksilla syntyvät jätteet toimitetaan lähtökohtaisesti maihin satamassa. MARPOL 73/78 -yleissopimus on merensuojelusopimus ja sen jätteitä koskevat periaatteet perustuvat lähinnä jätteen haitallisuuteen sen joutuessa mereen. Yleissopimus ei toistaiseksi ota huomioon nykyaikaisen jätepolitiikan periaatteita jätteen määrän ja haitallisuuden vähentämisestä eikä jätteen hyödyntämisestä ensisijaisesti aineena ja toissijaisesti energiana. Jätteiden loppukäsittelyä koskevat säännökset on jätetty kunkin maan kansallisen lainsäädännön varaan. EU:n alusjätedirektiivi ei tältä osin muuta MARPOL 73/78 -yleissopimukseen perustuvaa käytäntöä.

Lukuisissa satamissa käyvien alusten on hankala sopeuttaa aluksen jätteen lajittelu eri satamissa vallitseviin käytäntöihin. Jätteiden lajittelu on hoidettava sen mukaan, miten jätteitä hyödynnetään tai loppukäsitellään, ja

nämä menettelyt vaihtelevat satamittain samankin maan sisällä. IMO valmistaa parhaillaan kiinteitä jätteitä koskevaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen uudistusta. ISO-standardit aluksesta peräisin olevalle jätteelle on myös valmisteilla. Voimassa olevassa alusjätelaissa on EU:n alusjätedirektiiviin perustuva jätemaksun huojennusmahdollisuus, jolla voidaan helpottaa niiden alusten maksutaakkaa, jotka ovat ilman lain velvoitetta ottaneet käyttöön jätteen lajittelun aluksella. Ehdotetussa merenkulun ympäristönsuojelulaissa huojennussäännös sisältyisi 10 luvun 2 §:n 3 momenttiin. Satamilla on jätelain mukainen velvoite pyrkiä hyödyntämään jätettä siinä määrin kuin se on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista. Satama voisi esimerkiksi satamamaksun avulla kannustaa aluksia lajittelemaan jätteet sataman tarpeiden mukaisesti.

2 §. *Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 25 §:ää. Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa on sallittu 2 §:n mukaan niissä tapauksissa, jotka mainitaan MARPOL 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 6 säännössä. Tilanteet vastaavat periaatteessa yleissopimuksen muissa liitteissä määriteltyjä poikkeustilanteita. Liitteen 6 säännön poikkeustilanne on lisäksi vahingossa tapahtuneiden synteettisten kalaverkkojen katoaminen. Sen joka vetoaa edellä mainittuihin aluksen turvallisuutta, vaurioitumista tai kalastusta koskevien perusteiden olemassaoloon, on esitettävä selvitystä väittämänsä tueksi.

3 §. *Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti.* Pykälä on uusi, mutta vastaa jo Suomessa voimassa olevien kansainvälisten velvoitteiden sisältöä.

Pykälä perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 1 kohtaan ja sen tarkoituksena on kiinnittää miehistön ja matkustajien huomio jätteiden poistamista koskeviin yleissopimuksen määräyksiin. Kyltti laaditaan aluksen työkielellä. Kansainvälisillä matkoilla, jotka suuntautuvat jonkin sopimusosapuolen satamiin tai off-shore -terminaaleihin, kyltti laaditaan lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

Tässä pykälässä tarkoitettu velvollisuus ei koske alle 12 metrin mittaisia aluksia, eikä kiinteitä tai kelluvia alustoja.

4 §. *Aluksen jätehuoltosuunnitelma.* Pykälä on uusi, mutta vastaa Suomessa voimassa olevien kansainvälisten velvoitteiden sisältöä. MARPOL 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 2 kohdassa ovat määräykset aluksen jätehuoltosuunnitelmasta. Sääntö koskee ainoastaan aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 sekä aluksia, jotka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä.

Jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden käsittelemiseksi on liitteen 9 säännön 2 kohdan mukaan laadittava aluksen työkielellä ja aluksen miehistön on noudatettava sitä. Jätehuoltosuunnitelman tulee sisältää selostus niistä menettelytavoista ja aluksella olevista laitteista, joita käytetään kiinteän jätteen keräämisessä, varastoinnissa, käsittelyssä ja hävittämisessä. Suunnitelmassa on myös osoitettava suunnitelman toteuttamisesta vastaava henkilö. Jätehuoltosuunnitelman on 2 kohdan mukaan oltava IMO:n omaksumien suuntaviivojen mukainen. Suuntaviivat sisältyvät IMO:n päätöslauselmaan MEPC.71(38).

Luokituslaitos tarkastaa aluksen jätehuoltosuunnitelman aluksen niin kutsutun MARPOL-katsastuksen yhteydessä.

5 §. *Aluksen jätepäiväkirja.* Säännös vastaa pääosin alusjäteasetuksen 21 a §:ää, kuitenkin niin, että säännöstä sovellettaisiin myös suomalaiseen kotimaan liikenteessä olevaan alukseen.

Pykälän 1 momentti sisältää velvollisuuden pitää jätepäiväkirjaa yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 3 kohdan mukaisesti. Jätepäiväkirjan pitäminen on velvollisuus tietyn kokoisille kansainvälisessä liikenteessä kulkeville aluksille. Jätepäiväkirjaa edellytetään myös kaikilta kiinteiltä tai kelluvilta alustoilta, joita käytetään mannerjalustan luonnonvarojen hyödyntämisen. Momentissa jätepäiväkirjaa edellytetään kaikilta suomalaisilta aluksilta, vaikka nämä olisivatkin kotimaanliikenteessä. Sääntely on tältä osin puhtaasti kansallista lainsäädäntöä. Aluksen jätepäiväkirjan pidosta on suoraan lain nojalla vapautettu ainoastaan pienemmät alukset eli ne, joiden bruttovetoisuus on alle 400 tai jotka kuljettavat vähemmän kuin 15 matkustajaa.

Velvollisuus pitää aluksen jätepäiväkirjaa on aluksen päälliköllä tai hänen valvontansa alaisena jollakin muulla päällystöön kuuluvalla. Yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 3 kohdan mukaan aluksen päällikön on allekirjoitettava jokainen jätepäiväkirjan täyteen merkitty sivu. Päällystöön kuuluvan on puolestaan merkittävä aluksen jätepäiväkirjaan ja allekirjoituksellaan vahvistettava jokainen jätteen purkaminen tai poltto. Merkinnät on tehtävä joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos merkinnät on tehty myös aluksen lippuvaltion virallisella kielellä, tällä on etusija mahdollisia erimielisyyksiä ratkaistaessa.

Jokaisesta jätteen purkamisesta tai poltosta on merkittävä päivämäärä ja kellonaika, aluksen sijainti, kiinteän jätteen luonnehdinta ja poltetun jätteen arvioitu määrä. Jos kiinteää jätettä on jouduttu päästämään mereen tämän luvun 2 §:ssä tarkoitetuissa poikkeustilanteissa, päästämisen olosuhteet ja syyt on merkittävä jätepäiväkirjaan.

Aluksen jätepäiväkirja on pidettävä aluksella helposti tarkastettavassa paikassa ja sitä on säilytettävä vähintään kaksi vuotta siihen viimeksi tehdystä merkinnästä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa, asianomaisen ulkomaan viranomaisen, oikeudesta tarkastaa jätepäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Lisäksi edellytetään, että toimenpiteet, joihin Liikenteen turvallisuusvirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä. Momentti perustuu V liitteen 9 säännön 5 kohtaan. Muiden sopimusvaltioiden lainsäädännössä tulee olla vastaava säännös niiden hallintojen osalta.

Aluksen jätepäiväkirjan malli on V liitteen erillisenä liitteenä. Liikenteen turvallisuusvirastolla olisi valtuus vahvistaa tämän mukaisesti aluksen jätepäiväkirjan kaava. Vastaava valtuus on vieraan valtion hallinnolla satamavaltiovalvonnan (Port State Control) yhteydessä V liitteen 8 säännön mukaisesti. Valtuus ulottuu kaikkiin V liitteessä tarkoitettuihin toiminnallisiin vaatimuksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää yksittäistapauksessa poikkeuksen aluksen jätepäiväkirjan pitämisestä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti. Liitteen 4 kohdassa määrätään niistä tilanteista, joissa hallinto voi myöntää vapautuksen. Poikkeuksen myöntämisen edellytykset ovat suppeat. Poikkeuksen voi myöntää mille tahansa alukselle, joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkeä, enintään yhden tunnin kestäville matkoille. Poikkeus voidaan myöntää myös kiinteille tai kelluville alustoille, jotka toimivat mannerjalustan hyödyntämisessä.

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 3 kohdan mukaan kiinteät jätteet voidaan kirjata polttamalla hävitetyiksi aluksen jätepäiväkirjaan. Helsingin sopimuksen 10 artiklan mukaan jätteiden polttaminen sopimusvaltioiden vesialueella ei ole sallittua.

6 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Pykälä vastaa asiasisällöltään alusjätelain 3 §:ää, 23 §:n 3 momenttia, 24 ja 34 §:ää, kuitenkin niin että sääntely on aiempaa täsmällisempi ja tarkkarajaisempi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin valtuudesta antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä kiinteän jätteen päästämisestä veteen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja EU:n säädösten Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi. Tällä hetkellä Suomea sitovia velvoitteita ovat MARPOL 73/78 –yleissopimuksen V liite sekä Helsingin sopimus.

Pykälän 2 momentin 1 kohdassa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa tyyppihyväksyntöjä edellä mainittujen Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi hienonnuslaitteistoista, joilla saavutetaan 1 §:ssä tarkoitettu rajoitusten taso. Nämä vaatimukset perustuvat V liitteen 3, 4 ja 5 sääntöön.

Momentin 2 kohdassa annettaisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle valtuus antaa myös tarkempia teknisiä määräyksiä edellä mainittujen Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi aluksen jätepäiväkirjan kaavasta. Nämä määräykset perustuvat MARPOL 73/78 –yleissopimuksen V liitteen 9 säännön 3 kohtaan.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin valtuus ulottaa kansainvälisiin velvoitteisiin perustu-

vat tarkemmat säännökset ja määräykset myös sisävesialueelle ja kotimaanliikenteeseen. Tämä edistäisi rannikon merialueiden ja sisävesialueen ympäristönsuojelua.

7 luku Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

Ehdotettu luku vastaa asiasisällöltään voimaassa olevaa lainsäädäntöä, joka perustuu MARPOL 73/78 –yleissopimuksen VI liitteeseen sellaisena kuin se hyväksyttiin IMO:ssa vuonna 1997 (SopS 33/2005; HE 175/2004 vp), jäljempänä vuoden 1997 VI liite. Muutospöytäkirja tuli kansainvälisesti ja Suomen osalta voimaan 19 päivänä toukokuuta 2005.

IMO hyväksyi yksimielisesti lokakuussa 2008 uudistetun VI liitteen. Hallituksen esitys uudistetun VI liitteen hyväksymisestä siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan ja laiksi sen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta, sekä nyt ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain säännösten muuttamisesta on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2009. Yleissopimuksen VI liite sisältää säännöksiä, jotka kuuluvat yhteisön toimivaltaan.

1 §. *Ilmaa pilaavien aineiden päästökielto ja päästörajoitus.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 a §:n 1 momenttia. Pykälässä säädetään aluksista ilmaan tai veteen tapahtuvasta ilmaa pilaavien aineiden päästökiellon ja päästörajoituksen perusteista. Säännöksessä viitataan niihin kansainvälisiin velvoitteisiin, joissa määrätään kiellon ja rajoitusten sisältö.

Luvun säännökset koskisivat kuten nykyään kaikkia aluksia Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisia aluksia myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 1 säännön mukaan liitteen määräyksiä sovelletaan lähtökohtaisesti kaikkiin aluksiin, jollei 3, 5, 6, 13, 15, 18 tai 19 säännöstä muuta johdu. Näistä säännöksiä selostetaan tarkemmin jäljempänä.

2 §. *Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästökielto ja päästörajoitukset. Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 c §:ää.* Sääntely perustuu yleissopimuksen VI liitteen 15 sääntöön, joka sisältää määräykset ilmakehään joutuvien haihtuvien orgaanisten yhdisteiden eli VOC-kaasujen päästöjen rajoittamisesta säiliöalusten lastauksessa ja purkamisessa.

Liitteen 15 säännössä ei velvoiteta sopimuspuolta rajoittamaan VOC-päästöjä. Jos sopimuspuoli kuitenkin päättää rajoittaa näiden yhdisteiden päästöjä lainkäyttövaltaansa kuuluvilla alueilla olevissa satamissa tai rannikkonsa edustalla olevissa terminaaleissa, niin se on tehtävä yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti ja kielloissa ja rajoituksissa on noudatettava IMO:n turvallisuusstandardeja. Satamissa tulee siten olla turvallisuusstandardien mukaiset VOC-päästöjen valvontajärjestelmät sekä haihtumapäästöjen talteenottojärjestelmät. Säännössä velvoitetaan sopimuspuoli ilmoittamaan IMO:lle VOC-päästöjen rajoituksista.

3 §. *Aluksessa käytettävien otsonikerrosta heikentävien aineiden rajoittaminen ja kieltäminen.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 b §:ää. Pykälän on luonteeltaan informatiivinen. Sen mukaan aluksessa käytettäviä otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista rajoituksista ja kielloista säädetään ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja sen nojalla annettavissa säännöksissä ja määräyksissä, siltä osin kuin asiasta ei ole säädetty Euroopan yhteisön asetuksissa.

Pykälässä viitataan otsonikerrosta heikentävien aineiden osalta Euroopan yhteisön asetuksiin. Tällä hetkellä asiasta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2037/2000 otsonikerrosta heikentävistä aineista. Ympäristönsuojelulain nojalla on annettu lisäksi valtioneuvoston asetus otsonikerrosta heikentäviä aineita ja eräitä fluorihiilivetyjä sisältävien laitteiden huollosta sekä huoltotoimintaa ja jätehuoltoa suorittavien vähimmäispätevyysvaatimuksista (1187/2001). Otsonikerroksen heikentämistä koskevat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön direktiivien aluksia koskevat säännökset saatetaan siten Suomessa kansallisesti voimaan ympäristönsuojelulainsäädännöllä eikä merenkulun ympäristönsuojelulailla.

4 §. *Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 d §:ää. Pykälään sisältyvät

yleiset poikkeukset 7 luvun 1—3 §:ssä tarkoitetuista yleisistä päästörajoituksista perustuvat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 3 sääntöön. Poikkeustilanteet vastaavat pääasiassa yleissopimuksen muiden liitteiden määräyksiä tältä osin.

Liitteen 3 säännön mukaan päästörajoituksia ei sovelleta päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, eikä myöskään päästöihin, jotka aiheutuvat aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta. Viimeksi mainittujen päästöjen osalta edellytetään lisäksi, että kaikkiin kohtuullisiin toimiin on ryhdytty päästön ehkäisemiseksi tai minimoimiseksi ja ettei laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

5 §. *Aluksen laitteita koskevat vaatimukset.* Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 b §:ää. Pykälä koskee typen oksidien päästöjen vähentämistä aluksen dieselmoottorin ominaisuuksien tai puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien avulla.

Pykälän 1 momentin mukaan aluksen dieselmoottorin sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava sekä Euroopan yhteisön säädösten että MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisia. MARPOL -vaatimukset koskevat ainoastaan dieselmoottoreita, joiden lähtöteho on yli 130 kW kun taas EU:n säännökset koskevat myös tätä pienempiä moottoreita.

Yleissopimuksen VI liitteen 13 sääntö sisältää määräykset alusten dieselmoottoreiden typen oksidipäästöjen (NOx) vähentämiseksi. Liitteen 13 sääntö on perusteellisesti muutettu IMO:n vuonna 2008 hyväksymässä liitteen kokonaisuudistuksessa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin dieselmoottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien hyväksymisestä. Niiden on oltava yleissopimuksen VI liitteen 13 säännön vaatimusten mukaisesti hyväksyttyjä. Hyväksynnässä tulee 13 säännön mukaan noudattaa IMO:n hyväksymiä teknisiä suuntaviivoja. Liikenteen turvallisuusviraston hyväksynnän ohella säännös mahdollistaa Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttaman hyväksytyn luokituslaitoksen antaman hyväksynnän VI liitteen mukaisesti.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto saisi määrätä samanarvoisuuksista ja antaa poikkeuksia yksittäistapauksissa siten kuin VI liitteessä määrätään tai EU:n säädöksissä säädetään. Yleissopimuksen VI liitteen samanarvoisuuksia koskevan 4 säännön mukaan sopimuspuolen hallinto voi sallia alukseen asennettavan laitteen, aineen, välineen tai kojeen, joka poikkeaa liitteen vaatimuksista, jos tämä on vähintään yhtä tehokas kuin liitteen mukainen laite, aine, väline tai koje. Vastaava määräys samanarvoisuuksista on öljysäiliöaluksia koskevassa yleissopimuksen I liitteen 3 säännössä. Tavoitteena sääntelyssä on, että yleissopimus ei saisi olla esteenä tekniikan kehitykselle. Hallinnon on annettava IMO:lle tiedot hyväksymistään laitteista. Samanarvoisuuksien ja yksittäistapauksia koskevien poikkeusten edellytyksenä on, että vaadittu puhdistustaso voidaan saavuttaa toisella tavalla.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen vuoden 1997 hyväksymän VI liitteen 3 säännön perusteella alusten dieselmoottoria sekä pakokaasujen puhdistuslaitteita ja puhdistusmenetelmiä koskevia vaatimuksia ei sovelleta aluksen hätädieselmoottoreihin, pelastusveneisiin asennettuihin moottoreihin taikka muuhun laitteeseen tai varusteeseen, jota käytetään yksinomaan hätätilanteessa.

6 §. *IAPP-todistuskirja.* Uuteen lakiin ehdotetaan lisättäväksi säännös ilmansuojelutodistuskirjasta. Tämä vastaisi sääntelyä tämän lain muissa luvuissa.

Kansainvälisestä ilmansuojelutodistuskirjasta (International Air Pollution Prevention certificate; IAPP-todistuskirja) ilmenee MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaan, että alus on katsastettu yleissopimuksen VI liitteen määräysten mukaisesti ja että aluksen varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja aluksella käytettävät aineet täyttävät täysin yleissopimuksen VI liitteen määräykset. IAPP-todistuskirjan kaava on annettu VI liitteen säännöissä 6 ja 8.

Yleissopimuksen VI liitteen 5 sääntö sisältää katsastuksia ja tarkastuksia koskevat määräykset. Sääntö sisältää määräykset perus-, määräaikais- ja välikatsastuksista, jotka on toimitettava alukselle, jonka bruttovetoi-

suus on vähintään 400, sekä jokaiselle kiinteälle tai kelluvalle porauslautalle tai muulle alustalle. Hallinnon viranomaisten on suoritettava katsastukset, mutta hallinto voi myös uskoa katsastukset joko tarkoitukseen nimetyille katsastajille tai tunnustamilleen laitoksille eli käytännössä luokituslaitoksille. Eduskunnan käsiteltävänä olevaan alusturvallisuuslain 53 §:ään sisältyvät säännökset ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavasta katsastuksesta. Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi mainitun pykälän nojalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkempia määräyksiä katsastuksen suorittamiseksi.

Yleissopimuksen VI liitteen 9 säännössä määrätään, että todistuskirja on voimassa hallinnon määräämän ajan, joka ei saa olla enempää kuin viisi vuotta.

Liitteen 7 säännön mukaan toisen sopimuspuolen hallitus voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja todettuaan, että määräykset on täytetty, antaa kansainvälisen ilmansuojelutodistuskirjan VI liitteen määräysten mukaisesti. Näin annetussa todistuskirjassa on oltava maininta siitä, että se on annettu toisen hallinnon pyynnöstä. Jäljennös todistuskirjasta ja katsastusselostuksesta on toimitettava niin pian kuin mahdollista pyynnön esittäneelle hallinnolle.

Säännöt sisältävät määräykset satamavaltioiden viranomaisten oikeudesta tarkastaa aluksia liitteen toiminnallisten vaatimusten suhteen sekä päästöjen selvittämiseksi. Määräysten soveltamisessa tulee ottaa huomioon alusten aiheuttaman meriympäristön pilaantumisen ehkäisemistä, vähentämistä ja valvontaa koskeva kansainvälinen oikeus, millä viitataan erityisesti YK:n merioikeusyleissopimukseen. Suomessa määräysten mukainen valvonta ja toimenpiteet voidaan toteuttaa voimassa olevien alusturvallisuuden valvontalain (370/1995), tämän lain 13 luvun säännösten ja ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa annetun asetuksen (325/1997) säännösten nojalla.

7 §. *Polttoaineiden laatuvaatimukset.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjäteasetuksen 21 c—e §:ää ja 21 j §:ää, kuitenkin siten, että se on muotoiltu tässä laissa ehdotetun lainsäädäntötekniikan tavoin.

Pykälä perustuu EU:n rikkidirektiiviin ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen vuoden 1997 VI liitteen 14 sääntöön. Rikkidirektiivi perustuu meriliikenteen polttoaineiden osalta yleissopimuksen VI liitteeseen. Liitteen 14 sääntöä on myös muutettu vuonna 2008 hyväksytyllä uudistetulla VI liitteellä, jota koskeva hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2009. Polttoaineen rikkipitoisuutta koskevat säännökset kuuluvat Euroopan yhteisön toimivaltaan EU:n rikkidirektiivin perusteella. Komissio valmistaa parhaillaan muutosehdotusta EU:n rikkidirektiiviin uudistetun VI liitteen johdosta. Komission on tarkoitus antaa ehdotus vuoden 2010 aikana.

Tarkoituksena on alusjätelainsäädännön uudistuksen myötä sisällyttää kaikki merenkulun ja sisävesiliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuuksia koskevat säännökset merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja sen nojalla annettaviin asetuksiin.

Yhteisön satamiin tai satamista säännöllisesti liikennöivissä matkustaja-aluksissa käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskeva sääntely perustuu EU:n rikkidirektiivin 4 a artiklan 4 kohtaan. Muilta osin säännökset meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuudesta perustuvat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräyksiin, jotka on sisällytetty EU:n rikkidirektiiviin.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön mukaan aluksen rikin oksidipäästöt (SOx) pyritään erityisesti päästöjen haitallisten terveysvaikutusten vuoksi rajoittamaan alentamalla käytettävän polttoaineen rikkipitoisuutta. Sääntö sisältää sekä aluksiin että polttoaineen toimittajiin kohdistuvia vaatimuksia. Säännössä asetetaan laatuvaatimuksia aluksissa käytettävälle polttoaineelle. Yleissopimuksen VI liitteessä ja EU:n rikkidirektiivissä hyväksytään myös pakokaasujen puhdistusjärjestelmän käyttämistä vaihtoehtoisena keinona rikkipitoisuuksien alentamiseksi. Tältä osin on määritelty näitä järjestelmiä koskevat vaatimukset.

Yleissopimuksen VI liitteen 14 säännön mukaan Itämeri, Pohjanmeri ja Englannin kanaali ovat rikin oksidipäästöjen valvonta-alueita, joilla polttoaineen rikkipitoisuuden

korkein sallittu painoprosentti on tällä hetkellä 1,5.

Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä Euroopan yhteisön alueella annetun direktiivin 1999/32/EY mukaan EU:n alueella meriliikenteessä käytettävien kaasuöljyjen rikkipitoisuus saa olla vuoden 2008 alusta lukien enintään 0,1 painoprosenttia. Tätä meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuusmääräystä ei sovellettu Suomen ja EU:n ulkopuolisen valtion väliseen meriliikenteeseen.

Meriliikenteessä käytettävät raskaat polttoöljyt sisällytettiin direktiivin soveltamisalaan vuonna 2005 tehdyllä muutoksella (2005/33/EY). Valtioneuvoston asetus raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta (689/2006), sisältää direktiivin kansallista toimeenpanoa koskevia säännöksiä. Myös alusjätelainsäädäntöön sisällytettiin vuonna 2006 direktiivin implementointia koskevat säännökset (688/2006).

Meriliikenteessä käytettävän dieselöljyn enimmäisrikkipitoisuus perustuu EU:n rikkidirektiivin 4 a artiklan 7 kohtaan, jonka mukaan meriliikenteessä käytettäviä dieselöljyjä ei saa saattaa markkinoille EU:n jäsenvaltion alueella, jos kyseisten meriliikenteessä käytettävien dieselöljyjen rikkipitoisuus ylittää 1,5 painoprosenttia.

Meriliikenteessä käytettävien kaasuöljyjen rikkipitoisuudesta säädetään samalla tavalla kuin markkinoille tarjottavan dieselöljyn rikkipitoisuudesta. Suomessa markkinoille luovutettavan meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuus saa olla enintään 0,1 painoprosenttia. Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden välisessä meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn laatuvaatimuksista on tähän asti säädetty ympäristönsuojelulain nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta (689/2006). Asetuksen 3 §:n rikkipitoisuusmääräyksiä sovelletaan myös meriliikenteessä käytettävään raskaaseen polttoöljyyn. Ehdotetulla lailla myös kaasuöljyn rikkipitoisuusvaatimuksesta säädettäisiin ympäristönsuojelulain sijasta merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 6 §:ssä ja sen nojalla annettavassa asetuksessa.

Sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytettävän polttoaineen rikkipitoisuusvaatimus perustuu EU:n rikkidirektiivin 4 b artiklaan. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen määräykset eivät koske sisävesialuksia. Sisävesialuksessa ja yhteisön satamassa pitempään kuin 2 tuntia laiturissa olevassa aluksessa tulee 1 päivästä tammikuuta 2010 lukien käyttää polttoainetta, jonka rikkipitoisuus ei ylitä 0,1 painoprosenttia nykyisen 0,2 painoprosentin tilalla. Säännöstä ei sovelleta silloin, kun alus laiturissa ollessaan on kytketty maasähköverkostoon. Sääntely on saatettu voimaan edellä mainitulla valtioneuvoston asetuksella. Tarkoituksena on nyt siirtää myös tätä koskeva sääntely merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön piiriin.

Pykälän 2 momentti vastaa alusjäteasetuksen 21 f §:ää. Pykälän mukaan polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimuksia ei kuitenkaan sovellettaisi tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin, eikä puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksella käytettävään polttoaineeseen, jos polttoaineen hankinnasta on haittaa aluksen operatiiviselle toiminnalle. Vaatimuksia ei myöskään sovelleta luvun 4 §:ssä tarkoitetuissa poikkeustilanteissa.

8 §. *Polttoaineen määritysmenetelmät.* Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 k §:ää.

Rikkidirektiivin 6 artiklan 2 kohdan a alakohta sisältää säännökset vertailumenetelmästä. Tässä laissa annettaisiin kansainvälisiin velvoitteisiin perustuva määritysmenetelmien käyttövelvollisuus ja siihen liittyvä asetuksenantovaltuus tämän luvun 15 §:ssä. Menetelmävaatimusten jatkuvasti muuttuessa kansallisia säännöksiä on vastaavasti muutettava. Asetuksessa tarkemmin yksilöityjen meriliikenteen polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuuksia määriteltäessä vertailumenetelmänä on tällä hetkellä käytettävä ISO 8754 (1992) ja PrEN ISO 14596 - mukaista määriteltyä menetelmää. Jos menetelmien mukaiset tulokset poikkeavat toisistaan, käytetään menetelmänä PrEN ISO 14596.

Määritettäessä sisävesialuksissa ja yhteisön satamissa laiturissa olevissa aluksissa käytet-

tävän polttoaineen ja meriliikenteessä käytettävien kaasuöljyjen rikkipitoisuuksia on vertailumenetelminä käytettävä raskaalle polttoöljylle ja meriliikenteessä käytettävälle kaasuöljylle standardien ISO 8754 (1992 tai uudempi) ja PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää sekä kevyelle polttoöljylle standardien PrEN ISO 24260 (1987), ISO 8754 (1992 tai uudempi) ja PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää. Jos menetelmien mukaiset tulokset poikkeavat toisistaan, käytetään standardin PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää.

Kevyen polttoöljyn rikkipitoisuusmääritysten tilastollinen tulkinta on tehtävä standardin ISO 4259 (1992) mukaisesti.

9 §. *Polttoaineen luovutustodistus ja polttoainenäytteet.* Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 h §:ää.

Pykälän vaatimus polttoaineen luovutustodistuksesta perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 18 säännön 3—8 kohtaan. Polttoöljyn toimittajalla on velvollisuus antaa aluksille toimitettua polttoöljyä koskeva polttoaineen luovutustodistus. Sopimusvaltioiden on pidettävä rekisteriä polttoaineiden toimittajista. Todistuksessa tulee olla seuraavat tiedot: vastaanottavan aluksen nimi ja IMO-numero, satama, toimituksen alkamispäivä, laivapolttoöljyn toimittajan nimi, osoite ja puhelinnumero, tuotenimet, määrä tonneina, tiheys 15 celsiusasteen lämpötilassa (kg/m3), rikkipitoisuus painoprosentteina sekä polttoöljyn toimittajan edustajan allekirjoittama ja vahvistama ilmoitus siitä, että toimitettu polttoöljy on VI liitteen 14 säännön 1 kohdan ja 4 a kohdan sekä 18 säännön 1 kohdan mukaista.

Luovutustodistuksen kaava on annettu VI liitteen V lisäyksessä. Luovutustodistuksen perusteella voidaan muun muassa varmistaa, että alus käyttää polttoainetta, jonka rikkipitoisuus ei ylitä VI liitteen 14 säännössä polttoaineen rikkipitoisuudelle asettuja rajoja.

Liikenteen turvallisuusvirasto toimittaa rikkidirektiivin 7 artiklan mukaisen selvityksen Euroopan yhteisön komissiolle kunkin vuoden kesäkuun 30 päivään mennessä.

10 §. *Uuden päästöjenvähentämisteknologian koekäyttö.* Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 g §:ää.

Uuden päästöjenvähentämisteknologian koekäyttöä koskevat säännökset perustuvat MARPOL 73/78 –yleissopimuksen VI liitteeseen ja rikkidirektiivin 4 c artiklaan.

Pykälän 1 momentin mukaan säädettäisiin koekäytön edellytyksistä. Koekäytön aikana ei tarvitse käyttää vähärikkisiä polttoaineita, jos MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön säädösten mukaiset vaatimukset täyttyvät. Niissä edellytetään, että aluksen pakokaasupäästöjä on pystyttävä seuraamaan jatkuvin mittauksin laitteilla, joiden tuloksia ei voida väärentää (1 kohta), päästöjen vähentämismenetelmien tuottama jäte on käsiteltävä asiamukaisilla jätteenkäsittelymenetelmillä (2 kohta), koekäytön vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti vaikutuksia ekosysteemeihin suljetuissa satamissa ja suistoissa, on voitava arvioida (3 kohta) ja koekäyttöön osallistuvissa aluksissa saavutetaan päästöjen väheneminen, joka vastaa vähintään säädettyjä polttoaineiden rikkipitoisuuden raja-arvoja (4 kohta).

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto antaisi kirjallisesta hakemuksesta luvan koekäytölle sen mukaan kuin MARPOL 73/78 -yleissopimus ja Euroopan yhteisön säädökset edellyttävät. Luvan enimmäiskesto perustuu rikkidirektiiviin. Lupa on haettava vähintään 6 kuukautta ennen koekäyttöä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin velvoitteesta toimittaa koekäytön tulokset Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka toimittaa ne Euroopan yhteisön komissiolle ja saattaa ne yleisesti nähtäville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä. Säännös perustuu rikkidirektiivin 4 c artiklaan.

11 §. *Jätteen polttaminen aluksella.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 e §:ää sekä nykyisen alusjäteasetuksen 21 i §:ää ja 21 j §:ää.

Pykälän 1 momentti sisältäisi voimassa olevan lain mukaisesti kiellon polttaa aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä Suomen vesialueella. Pykälä perustuu Helsingin sopimukseen ja on tiukempi kuin mitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 16 sääntö edellyttää. Suomen vesialueella voidaan asettaa myös ulkomaisille aluksille MARPOL 73/78 -yleissopimusta tiukempia

vaatimuksia kansallisen lainsäädännön perusteella.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 16 säännössä sallitaan jätteen polttaminen, mutta vain alusten jätteenpolttouuneissa. Lisäksi kielletään tiettyjen vaarallisten aineiden polttaminen kokonaan. Jätteenpolttouunien tulee olla liitteen vaatimusten mukaisia ja sopimuspuolen hallinnon hyväksymiä.

Pykälän 2 momentissa liitteessä asetetut rajoitukset jätteen polttamiselle perustuvat VI liitteen 16 sääntöön ja koskisivat kaikkia aluksia Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisia aluksia myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Yleissopimuksen I, II ja III liitteessä mainittujen öljyisiä tai haitallisia nestemäisiä aineita tai vaarallisia kiinteitä aineita sisältävien lastien jätteiden ja niihin liittyvien saastuneiden pakkausmateriaalien poltto on siten kielletty yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Samoin on kielletty polykloorattujen bifenyylien (PCB:t) poltto sekä sellaisten MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä määriteltyjen jätteiden poltto, jotka sisältävät raskasmetalleja enemmän kuin vain jälkiä niistä. Kiellettyä on myös polttaa öljytuotteita, jotka sisältävät halogeeniyhdisteitä.

Pykälän 3 momentissa olisi aluksen jätteenpolttouunia koskevat vaatimukset. Aluksille 1 päivänä tammikuuta 2000 tai sen jälkeen asennettavien jätteenpolttouunien on täytettävä yleissopimuksen VI liitteen IV lisäyksessä asetetut vaatimukset ja jätteenpolttouunien tulee olla hallinnon hyväksymiä. Suomessa jätteenpolttouunien tyyppihyväksyntä on järjestetty laivavarusteista annetulla asetuksella (925/1998). Tämän luvun ehdotetun 15 §:n nojalla olisi tarkoitus antaa valtioneuvoston asetuksella VI liitteen mukainen luettelo aineista, joiden polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisessa aluksessa myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kokonaan kielletty.

12 §. *Meriliikenteen polttoaineiden valvonta.* Ehdotettu pykälä on uusi, mutta vastaa jo nykyistä käytäntöä.

Pykälän 1 momentin mukaan Tullilaitos valvoisi Suomesta aluksille myytäviä polttoainelaatuja rikkipitoisuusvaatimusten noudattamisen varmistamiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo pykälän 2 momentin mukaan aluksissa käytettäviä polttoaineita. Suomalaisia aluksia valvotaan lippuvaltiovelvoitteiden perusteella ja ulkomaisia aluksia valvotaan satamavalvonnan puitteissa. Suomen ulkomaanliikenteen satamakäynneistä noin 70 % on ulkomaisia aluksia.

13 §. *Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi.* Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 21 l §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädetty velvollisuus antaa tietoja Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Suomen ympäristökeskukselle Suomessa ja Suomesta Euroopan yhteisön komissiolle markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden määristä ja laadusta perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen ja Euroopan yhteisön rikkidirektiiviin. Meriliikenteen polttoaineiden valmistajat, myyjät ja maahantuojat laativat direktiivin mukaan vuosittain selvityksen edellisen kalenterivuoden aikana Suomessa markkinoille luovutettujen laivapolttoaineiden määristä ja rikkipitoisuuksista.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ja Suomen ympäristökeskus raportoisivat meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan yhteisön komissiolle. Liikenteen turvallisuusvirasto raportoisi havaitsemistaan puutteista, jotka se on aluksia tarkastaessaan havainnut muun muassa polttoaineen luovutustodistusten perusteella. Suomen ympäristökeskus puolestaan raportoisi meriliikenteen polttoaineiden markkinoille saattamisessa markkinavalvonnan yhteydessä polttoaineiden rikkipitoisuuksista saamistaan tiedoista.

14 §. *Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta.* Pykälä on uusi, mutta se perustuu voimassa oleviin Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin.

Ympäristöministeriö voisi pykälän mukaan hakemuksesta myöntää määräajaksi poikkeuksen merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännössä säädetystä polttoaineen rikkipitoisuusvaatimuksesta, jos poikkeus on tarpeen raakaöljyn tai öljytuotteiden toimituksessa tapahtuvan poikkeuksellisen ja äkillisen

muutoksen vuoksi eikä vaatimusten täyttäminen jalostamoilla ole mahdollista.

Poikkeus voidaan myöntää enintään kuudeksi kuukaudeksi, jos Euroopan yhteisön komissio on sallinut poikkeamisen tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä ja direktiivin 1993/12/ETY muuttamisesta annetun neuvoston direktiivin 1999/32/EY nojalla. Menettelystä säädetään rikkidirektiivin 1999/32/EY 5 artiklassa.

15 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 3 §:ää, 21 a §:n 2 momenttia ja 34 §:ää. Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain valtuutussäännökset vastaavat rakenteeltaan alusjätelain 21 a §:n 2 momenttia, joka annettiin vuonna 2005 (238/2005).

Pykälän 1 momentissa annettaisiin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi valtuus antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella. Tällä hetkellä Suomea sitovat velvoitteet sisältyvät MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen sekä vuoden 1999 rikkidirektiiviin 1999/32/EY ja sen muutosdirektiiviin 2005/33/EY.

Momentin 2 kohdan sääntely perustuu 3 §:n mahdollisuuteen kieltää tai rajoittaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 15 säännön mukaan öljy- ja kemikaalisäiliöaluksista haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjä satamissa. Näitä kieltoja ja rajoituksia ei tällä hetkellä ole Suomessa voimassa.

Momentin 3 kohdan mukaan 5 §:n mukaisista alusten moottoreiden päästövaatimuksista ja moottoreissa käytettävistä pakokaasujen puhdistuslaitteista ja puhdistusmenetelmistä sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden käytöstä aiheutuvista päästöistä veteen voitaisiin säätä tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Sääntely perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 4, 13 ja 14 sääntöön ja rikkidirektiivin 3 ja 4 artiklaan.

Momentin 4 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset 5 §:ssä tarkoitetuista alusten moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä poikkeuksista perustuvat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 13 sääntöön.

Momentin 5 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset 6 §:ssä tarkoitetusta kansainvälisestä todistuskirjasta ilman pilaantumisen ehkäisemisestä (IAPP-todistuskirja) perustuvat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 5—11 sääntöön.

Momentin 6 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset 7—9 §:ssä tarkoitetuista aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määritysmenetelmistä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä perustuvat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 13 ja 14 sääntöön ja rikkidirektiivin 1999/32/EY 3 ja 4 artiklaan sekä muutosdirektiivillä muutettuihin 3, 4 a ja 4 b artiklaan.

Momentin 7 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset 10 §:ssä tarkoitetusta uuden päästöjenvähentämisteknologian koekäytöstä perustuvat rikkidirektiivin 4 c artiklaan.

Momentin 8 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset 11 §:ssä tarkoitetuista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella perustuvat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 16 sääntöön.

Momentin 9 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset 10 ja 13 §:ssä tarkoitetusta toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määristä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista asetuksessa säädettävälle viranomaiselle tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi perustuvat rikkipitoisuusdirektiiviin 1999/32/EY sekä muutosdirektiivillä 2005/33/EY muutettuun 4 c artiklaan sekä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteeseen.

Momentin 10 kohdassa tarkoitetut valtioneuvoston asetuksen säännökset 14 §:ssä tarkoitetun polttoaineen laatuvaatimuksista

myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista perustuvat rikkidirektiiviin 1999/32/EY 5 artiklaan.

Pykälän 2 momentin mukainen Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotettu tämän luvun 5 §:n 3 momentissa tarkoitettu toimivalta myöntää samanarvoisuuksia moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen samanarvoisuuksia koskevaan 4 sääntöön, jonka mukaan sopimuspuolen hallinto voi sallia alukseen asennettavan laitteen, aineen, välineen tai kojeen, joka poikkeaa liitteen vaatimuksista, jos tämä on vähintään yhtä tehokas kuin liitteen mukainen laite, aine, väline tai koje. Hallinnon on annettava IMO:lle tiedot hyväksymistään laitteista.

Pykälän 3 momentissa annettaisiin valtuus ulottaa kansainvälisiin velvoitteisiin perustuvat tarkemmat säännökset ja määräykset myös sisävesialueelle ja kotimaanliikenteeseen. Säännös edistäisi vesiliikenteen ympäristönsuojelutavoitteita.

8 luku Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet

1 §. *Aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kielto.* Pykälä on uusi, koska kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevaa sääntelyä ei ole sisältynyt nykyiseen alusjätelakiin.

Pykälän 1 momentissa viitataan TBT-asetuksen mukaiseen haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltoon Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivilla aluksilla ja Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden satamiin ja offshoreterminaaleihin saapuvilla aluksilla. TBT-asetus on Euroopan yhteisön asetuksena Suomessa suoraan voimassa. TBT-asetusta sovelletaan myös jäsenvaltion hallinnon alaisuudessa toimiviin aluksiin, ei kuitenkaan sota-aluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään ainoastaan valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin.

Pykälän 2 momentin perusteella AFS-yleissopimusta sovelletaan aluksiin, silloin kun kysymys on Euroopan yhteisön jäsenvaltion lipun alla kulkevasta aluksesta tai muusta aluksesta, jonka lippuvaltio on AFS-yleissopimuksen sopimuspuoli. AFS-yleissopimuksen ja TBT-asetuksen kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevat kiellot eivät ole täysin yhteneväisiä. TBT-asetuksen kielto koskee ainoastaan orgaanisten tinayhdisteiden käyttöä alusten kiinnittymisenestojärjestelmissä. AFS-yleissopimus mahdollistaa, että myös muut aluksissa käytettävät haitalliset kiinnittymisenestojärjestelmät voidaan kieltää tai niitä voidaan rajoittaa. AFS-yleissopimuksen I liitteeseen sisältyy luettelo kielletyistä kiinnittymisenestojärjestelmistä. Tällä hetkellä kielletään ainoastaan kiinnittymisenestojärjestelmässä biosideina toimivien orgaanisten tinayhdisteiden käyttö aluksissa.

AFS-yleissopimuksen mukaan alusten käsittely tai uudelleen käsittely kiinnittymisenestojärjestelmässä biosideina toimivilla orgaanisilla tinayhdisteillä on kielletty 1 päivänä tammikuuta 2003 lukien. Vastaava kielto sisältyy jäsenvaltioiden lippua käyttävien alusten osalta TBT-asetukseen. AFS-yleissopimuksessa määrätään, että 1 päivänä tammikuuta 2008 lukien edellä mainittuja kiinnittymisenestojärjestelmiä ei saa olla aluksen rungossa, ulkoisissa osissa tai pinnoissa, jollei niissä ole peittävä pinnoite, joka estää tällaisten yhdisteiden liukenemisen vaatimuksia vastaamattomasta kiinnittymisenestojärjestelmästä. Vastaava kielto sisältyy TBT-asetukseen. Kieltoa on kuitenkin sovellettu TBT-asetuksen perusteella jo 1 päivänä heinäkuuta 2003 lähtien jäsenvaltioiden lipun alla kyseisenä päivänä tai sen jälkeen purjehtimaan oikeutettuihin aluksiin, joiden kiinnittymisenestojärjestelmä on otettu käyttöön, korjattu tai muutettu kyseisen päivämäärän jälkeen. TBT-asetus ei koske telakalle saapuvia aluksia, sillä nämä on säännelty neuvoston direktiivillä 76/769/ETY, jonka muuttamisesta annettu komission direktiivi 2002/62/EY on Suomessa pantu täytäntöön orgaanisten tinayhdisteiden markkinoille luovuttamisen ja käytön rajoittamisesta anne-

tulla valtioneuvoston asetuksella. Edellä mainitusta asetuksesta seuraa kielto käyttää orgaanisia tinayhdisteitä Suomen telakoilla. AFS-yleissopimusta ei sovelleta sotaaluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat sopimusvaltion omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Vastaava säännös on TBT-asetuksessa.

Pykälän 2 momentissa ulotetaan TBT-asetuksen mukainen Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivien alusten suojaamista haitallisilla kiinnittymisenestojärjestelmillä koskeva käyttökielto koskemaan myös muita kuin Euroopan yhteisön jäsenmaiden lipun alla purjehtivia aluksia. Näin ollen muiden kuin Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden lipun alla purjehtivia aluksia koskevat Suomen vesialueella merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla TBT-asetuksen säännöksiä vastaavat kiellot. Samoin 2 momentin nojalla AFS-yleissopimuksen 17 päivänä syyskuuta 2008 tapahtuvan voimaatulon jälkeen sellaista sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivaa alusta, jolla on oikeus käyttää AFS-sopimusosapuolen lippua, koskevat TBT-asetuksen säännöksiä vastaavat kiellot. AFS-yleissopimuksen määräykset koskevat vain kansainvälisillä reiteillä liikennöiviä aluksia.

2 §. *AFS-ilmoitus.* Pykälä on uusi, koska kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevaa sääntelyä ei ole sisältynyt nykyiseen alusjätelakiin.

Pykälän vaatimukset perustuvat AFS-yleissopimukseen. Pykälässä osoitetaan se kansallinen viranomainen, jolle AFS-ilmoitusten vastaanottamisvelvollisuus ja toimivalta kuuluvat. Suomessa tämä tehtävä kuuluisi Liikenteen turvallisuusvirastolle.

3 §. *Tietojen toimittaminen.* Pykälä on uusi, koska kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevaa sääntelyä ei ole sisältynyt nykyiseen alusjätelakiin.

Pykälän mukaan AFS-yleissopimuksen edellyttämien tietojen toimittamisesta IMO:lle vastaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Tällaisia tietoja ovat tiedot sellaisista nimetyistä katsastajista ja hyväksytyistä laitoksista, joilla on valtuudet toimia sopimuspuolen puolesta asioissa, jotka koskevat yleissopimuksen mukaisesti rajoitettuja kiinnittymisenestojärjestelmiä sekä tiedot kansallisella lainsäädännöllä hyväksytyistä, rajoitetuista tai kielletyistä kiinnittymisenestojärjestelmistä. Suomen ympäristökeskus toimittaisi Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedot hyväksytyistä, rajoitetuista tai kielletyistä kiinnittymisenestojärjestelmistä.

9 luku Jätteiden vastaanotto satamassa

Lainsäädännön kokonaisuudistuksen valmistelussa on katsottu tarkoituksenmukaiseksi säätää ehdotetussa merenkulun ympäristönsuojelulaissa kaikkia aluksia koskevista alusjätekysymyksistä. Tämä merkitsee, että uusi laki kattaisi myös huviveneiden ja erityisalusten jätteitä koskevat velvoitteet.

Aluksissa syntyviä jätteitä koskevat säännökset ovat alun perin syntyneet meren pilaantumisen ehkäisyä silmällä pitäen. Säännöksissä ei ole otettu huomioon maissa tapahtuvan jätelainsäädännön jätehuollon vaatimuksia esimerkiksi jätteiden lajittelusta. Tämä olisikin usein hankalaa, koska lajitteluvaatimukset vaihtelevat huomattavasti jo saman maan eri satamissa. Alusjätteiden lajittelulle tai ongelmajätteiden erottelulle muista jätteistä ei ole olemassa yleismaailmallista perustetta IMO:n instrumenteissa. Vaatimuksia jätteiden lajittelusta aluksilla ei siten ole tässä vaiheessa sisällytetty merenkulun ympäristönsuojelulakiin, vaikka ehdotettu laki ei siten sovi hyvin yhteen jätelain periaatteen kanssa, jonka mukaan jätehuoltoketju ei pääty jätteen maihin toimittamiseen vaan jätteen käsittelyyn. Merenkulun ympäristönsuojelulain ja maissa tapahtuvan jätehuollon saumaton yhteistyö on kuitenkin tässä esityksessä pyritty ottamaan huomioon säännöksiä laadittaessa, myös valvontaa ajatellen. Suomalaiset alukset ovat jo vapaaehtoisuuden pohjalta tehneet erillisiä sopimuksia satamien kanssa jätteiden lajittelusta ja luovuttamisesta maihin. Kansainvälinen standardointijärjestö ISO kehittää parhaillaan satamien jätehuoltoon ISO-standardia.

Ehdotetuilla lain tarkistuksilla tehostettaisiin EY:n alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa Suomessa Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) syksyllä 2007 tekemien huomioiden

pohjalta. Alusjäteilmoitusten seurantaa ehdotetaan tehostettavaksi, muuttuneet olosuhteet otettaisiin paremmin huomioon jätehuoltosuunnittelussa, sataman jätehuoltosuunnittelu erotettaisiin ympäristölupamenettelystä viivytysten välttämiseksi, käymäläjätevesi määriteltäisiin selkeästi kuuluvaksi ei erityismaksua -järjestelmän piiriin ja alusjätedirektiivin mukaiset velvollisuutensa laiminlyöneestä aluksesta seuraavalle satamalle ilmoittamista tehostettaisiin.

1 §. *Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 16 §:n 1 momenttia, 21 §:n 1 momenttia ja 26 §:ää.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin satamanpitäjän velvollisuudesta varmistaa, että satamassa on laitteet, jotka riittävät vastaanottamaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat, sataman pitäjän huolehdittavaksi jätettävät pykälässä lueteltavat jätteet, kuten purkamisen ja puhdistuksen jälkeen lastitiloissa ja säiliöissä olevat jäännökset, ylijäämät ja valumat kuten öljyiset lastijätteet. Velvollisuus koskee kuitenkin vain niiden alusten jätteitä, joille ei ole saatu vapautusta jätteiden jättöpakosta. Erityisesti yleisissä kaupallisissa satamissa satamat käytännössä huolehtivat vain pienestä osasta aluksilla syntyvistä jätteistä, koska säännöllisen reittiliikenteen aluksille on useimmiten myönnetty poikkeuslupa alusjätteiden ilmoitusvelvollisuudesta ja jättöpakosta, koska näillä aluksilla on erilliset sopimukset jätteiden käsittelystä säännösten vaatimusten mukaan.

Sataman pitäjiin kohdistuvat velvoitteet sataman vastaanottolaitteiden järjestämisestä Suomessa perustuvat EU:n alusjätedirektiiviin sekä Helsingin sopimukseen ja HELCOM:n hyväksymiin suosituksiin. Alusjätedirektiivissä säädetään ja HELCOM:n suosituksessa määrätään aluksesta peräisin olevien jätteiden jättöpakosta satamiin.

Kiinteä jäte käsittää paitsi elintarvikejätteen, niin myös muualla lainsäädännössä ongelmajätteeksi katsottavan jätteen. Satamalla on siten vastaanottovelvollisuus myös ongelmajätteiden osalta. Se, että ongelmajätteitä ei ole mainittu 9 luvun 1 §:n 1 momentissa erillisenä kohtana, johtuu siitä, että ongelmajätteet sisältyvät MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa käytetyn luokituksen mukaan kiinteisiin jätteisiin sekä myös muihin ryhmiin kuten öljyihin ja haitallisiin nestemäisiin aineisiin, eikä niitä säännellä erillisenä alaryhmänä. Sen sijaan paketointilaudat kuuluvat rahtaussopimuksen piiriin, joten ne eivät kuulu vastaanottolaitteiden järjestämisvelvoitteen tai alusjätteiden jättöpakon piiriin, joten jos ne voidaan kuljettaa aluksella rahataussopimuksen mukaiseen paikkaan edelleen käytettäviksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin öljysatamien pitäjien velvollisuudesta järjestää vastaanottolaitteet myös öljyiselle painolasti- ja säiliönpesuvedelle. Öljysatamalla tarkoitetaan satamaa, johon tulee merkittäviä määriä öljykuljetuksia, eikä säiliönpesuvesien vastaanottoa ole perusteltua osoittaa tapahtuvaksi jossain lähistöllä olevassa satamassa, jonne alus viivytyksettä voi mennä. Säiliöalusten säiliönpesuvedet on jätettävä satamaan, vaikka säiliönpesuvedet eivät kuulu ei erityismaksua –järjestelmän piiriin. Siksi öljysatamien sataman pitäjillä on oltava riittävät vastaanottolaitteet säiliönpesuvesille.

Öljysäiliöaluksista peräisin olevia öljypitoisten jätteiden vastaanottolaitteita koskeva sääntely perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uusitun I liitteen 38 sääntöön. Öljysäiliöaluksia koskeva öljyjätesäiliöiden satamien vastaanottolaitteisiin yhteensopivuutta koskeva velvollisuus perustuu MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uusitun I liitteen 12 sääntöön.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä. Sääntely perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uusitun II liitteen 18 sääntöön. Kemikaalisäiliöalusten säiliönpesua koskevat vaatimukset perustuvat MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uusitun II liitteen 13 sääntöön ja erityisesti sen 6 ja 7 kohtaan.

Pykälän 4 momentti sisältäisi säännökset lain soveltamisesta pieniin huvivenesatamiin. Näitä satamia koskevia velvollisuuksia ehdotetaan selkeytettäväksi. Esityksessä täsmennettäisiin, minkälaisia huvivenesatamia jätteiden vastaanottovelvollisuus koskisi. Alusjätedirektiivin ja sen myötä nykyisen lainsäädännön satamamääritelmä on niin yleinen,

että ilman rajausta sataman vastaanottovelvollisuus koskisi myös varsin pieniä huvivenesatamia. Jätteen vastaanottovelvollisuus koskisi ehdotuksen mukaan yksinomaan veneliikennettä palvelevan koti- ja vierassataman (huvivenesatama) sataman pitäjää, edellyttäen että satamassa on vähintään 50 venepaikkaa tai sen yhteydessä on vähintään 50 veneen talvitelakointipaikka ja siinä peritään laituri- tai satamamaksua. Vastaanottovelvollisuuden ulkopuolelle jäisivät siten useat käyntisatamat, kuten huoltoasema- ja kauppalaiturit ja maksuttomat veneseurojen ”tukikohdat”.

Venesatamien jätehuolto voitaisiin ehdotuksen mukaan järjestää yhteistyössä, joten rasitus pienten laituripaikkojen pitäjille ei tulisi kohtuuttomaksi. Erityisesti huvivenesatamissa jätteiden syntyminen on kausiluontoista, jätteitä syntyy vähemmän ja jätehuoltoon perehtyminen on vähäisempää, mikä edellyttää toisenlaisia jätehuollon järjestelyjä kuin isommissa satamissa.

Jos huvivenesatama perii aluksilta peräisin olevasta jätteestä maksun muilta aluksilta kuin huviveneiltä, koskee huvivenesataman vastaanottovelvollisuus myös näitä aluksia, kuten esimerkiksi erilaisia kalastusaluksia ja hallinnollisia aluksia. Huvivenesatamalla ei kuitenkaan olisi lähtökohtaisesti velvollisuutta ottaa vastaan jätteitä näiltä aluksilta. Koska jätteestä perittävä maksu voi sisältyä satamamaksuun, määräytyisi huvivenesataman alusjätteiden vastaanottovelvollisuus epäselvissä tapauksissa muiden alusten osalta satamamaksun perusteen kautta.

Kunnat voisivat hyväksyä luonteeltaan ohjeellisen suunnitelman alueellaan toimivien huvivenesatamien jätehuollosta. Jos pienen huvivenesataman alueella ei ole alusjätteiden vastaanottolaitteita, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulisi jättää muuhun maissa olevaan vastaanottolaitteeseen. Talousjätteet tulee jättää kotitalouksien omiin jäteastioihin ja öljyiset jätteet mahdollisuuksien mukaan huoltoasemille.

2 §. *Jätteiden vastaanottojärjestelyt korjaussatamassa.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 21 f §:n 2 momenttia.

Pykälän 1 momentissa asetetaan sataman pitäjälle, jonka satamassa suoritetaan alusten korjauksia, lisävaatimuksia otsonikerrosta heikentävien aineiden ja aineita sisältävien varusteiden vastaanottolaitteiden järjestelyn osalta. Säännös perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 12 sääntöön, erityisesti sen 3 kohtaan. Säännös koskisi myös sellaista huviveneiden korjaussataman pitäjää, jos huviveneissä on kiinteät ilmastointi- tai jäähdytyslaitteet. Otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevat Euroopan yhteisön säädökset edellyttävät, että näitä töitä saavat tehdä vain auktorisoidut liikkeet ja asentajat, joilla on valmiudet otsonikerrosta heikentävien aineiden vastaanottoon.

Pykälän 2 momentin mukaan säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuvedet on voitava jättää satamaan, jossa säiliöaluksen korjauksia suoritetaan. Säännös perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun I liitteen 38 sääntöön. Vastaanottolaitteiden on oltava joko valmiiksi korjaussatamassa tai ne on voitava toimittaa sinne niin, ettei siitä aiheudu tarpeetonta viivytystä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että korjaussataman pitäjän tulee järjestää riittävät vastaanottolaitteet korjattaviksi tulevia kemikaalisäiliöaluksia varten. Säännös perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen 18 sääntöön, erityisesti sen 1 kohdan 2 alakohtaan ja 2 kohtaan.

3 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelma.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 26 c §:ää, ja perustuu alusjätedirektiiviin.

Suunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon tämän lain jätteen vastaanottolaitteita satamassa koskevat säännökset, alusjätteistä ilmoittamista koskevat säännökset, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien satamaan toimittamista koskevat säännökset ja liitännäistoimenpiteitä koskevat säännökset.

Ehdotetussa laissa tarkoitettu sataman jätehuoltosuunnitelma koskisi aluksista ja huviveneistä peräisin olevaa jätettä ja sitä koskevaa jätehuoltoa. Sataman pitäjä on määritelty 1 luvun 52 kohdassa ja se koskee myös huvivenesataman pitäjä. Velvollinen laatimaan jätehuoltosuunnitelma voi olla luonnollinen henkilö tai yhteisö, joka käytännössä huolehtii sataman toiminnasta eli vastaa sataman eri toimintojen järjestämisestä tai maksun perimisestä.

Velvollisuus koskisi kauppamerenkulkua palvelevia satamia, mukaan lukien teolli-

suussatamat, kalastussatamat ja muut ammattimaista merenkulkua palvelevat satamat. Velvollisuus koskisi myös huvivenesatamia, mutta vain silloin, kun siinä on vähintään 50 venepaikkaa, olipa huvivenesatama luonteeltaan veneiden kotisatama tai käyntisatama tai muu huvivenesatama. Säännöksellä pyritään lain tasolla antamaan toimivat rajat jätehuoltosuunnittelulle kun otetaan huomioon, että alusjätteistä ilmoitusvelvollisuus ei koske huviveneitä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sataman pitäjän velvollisuudesta laatia sataman jätehuoltosuunnitelma. Huvivenesatamien pitäjät voisivat momentin mukaan laatia yhteisen jätehuoltosuunnitelman.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin jätehuoltosuunnitelmassa huomioon otettavista seikoista. Alusjätedirektiivin 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti laitteet ovat riittävät, jos niiden avulla kyetään ottamaan vastaan niitä lajeja ja ne määrät aluksella syntyvää jätettä ja lastijäämiä, joita kyseistä satamaa yleensä käyttävät alukset toimittavat, ottaen huomioon sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet, sataman koon ja maantieteellisen sijainnin, satamassa käyvien alusten tyypin ja 9 artiklassa säädetyt vapautukset. Jätehuoltosuunnitelman tarkemmasta sisällöstä olisi tarkoitus säätää valtioneuvoston asetuksella. Asetuksella pantaisiin täytäntöön alusjätedirektiivin liitteen I vaatimukset seikoista, jotka on esitettävä suunnitelmassa.

Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelmassa on mahdollista tehokkuussyistä tarkastella jätehuoltoa alueellisesti. Jos jätehuoltopalvelut pystytään suunnitelmassa osoittamaan sopimuksiin perustuen huvivenesataman läheltä jostain muualta huviveneiden käyttämien reittien varrelta, niin sataman jätehuollon voi yksittäistapauksittaisen harkinnan jälkeen katsoa täyttävän merenkulun ympäristönsuojelulain ja EU:n alusjätedirektiivin vaatimukset. Alusjätedirektiivi tekee mahdolliseksi hyväksyä myös alueellisia sataman jätehuoltosuunnitelmia. Lainsäädännössä ei kuitenkaan ole mekanismia, joka mahdollistaisi alueellisesti sitovien suunnitelmien hyväksymisen, joten Suomessa jätehuoltosuunnitelmien hyväksyminen on periaatteessa satamakohtaista, kuitenkin siten, että satamat voisivat sopia keskenään velvoitteidensa täyttämisestä. Tämän järjestelyn alueellinen ympäristökeskus voisi hyväksyä kunkin sataman suunnitelmaa hyväksyessään.

Pykälän 3 momentin mukaan sataman jätehuoltosuunnitelma tulee oikeudellisesti sitovaksi sen jälkeen, kun se on hyväksytty 4 §:ssä säädetyllä tavalla. Sataman pitäjän on tämän jälkeen toimittava suunnitelman mukaisesti.

4 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen.* Pykälässä tarkoitetuista asioista säädetään nykyisen alusjätelain 26 d §:ssä ja alusjäteasetuksen 26 e §:ssä. Jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevia säännöksiä on sisällöllisesti uudistettu.

Aiemmasta poiketen sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen perustuisi nyt yksinomaan merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Nykyisin voimassa olevien säännösten mukaan, sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen edellyttäisi, että suunnitelma täyttää alusjätelain lisäksi myös jätelain ja ympäristönsuojelulain vaatimukset. Lisäksi nykyisten säännösten mukaan sataman jätehuoltosuunnitelma hyväksyttäisiin ympäristöluvan yhteydessä, jos lupahakemus on vireillä. Muutoksen jälkeenkin sataman jätehuoltoon sovellettaisiin jätelakia ja ympäristönsuojelulakia, mutta se ei ole suunnitelman hyväksymisen edellytyksenä. Muutos helpottaisi ja yksinkertaistaisi suunnitelmien hyväksymistä, joka EU:n alusjätedirektiivin mukaisesti tapahtuu enintään kolmen vuoden välein.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyttämisestä toimivaltaisella elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella. Hyväksymismenettelyn jakamisella aiempaan tapaan eri puolilla maata toimiville elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille pyritään mahdollistamaan paikallinen asiantuntemus ja tarkastusmahdollisuudet sekä ympäristönäkökohtien huomioon ottaminen käytännössä parhaalla käytettävissä olevalla tavalla. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten toimialuejaosta säädetään ympäristöhallinnosta annetun lain (55/1995) 3 §:n mukaisesti valtioneuvoston päätöksellä alueellisten ympäristökeskusten toimialueiden rajoista ja toimipaikoista (909/1997). Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväk-

syttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sataman jätehuoltosuunnitelman tarkistamisvelvollisuudesta. Tarkistamisvelvollisuus perustuu alusjätedirektiivin 5 artiklan 3 kohtaan, jonka mukaan sataman toiminnan merkittävä muutos laukaisee aina sataman jätehuoltosuunnitelman uudistamistarpeen. Momentin mukaan merkittäväksi muutokseksi katsotaan satamaan jätettävien jätteiden laadun, määrän tai jätehuollon merkittävä muutos. Tällainen merkittävä muutos olisi esimerkiksi sataman toiminnan merkittävä laajennus tai supistus tai muutos satamaan liikennöivissä aluksissa. Uudelleen hyväksyntä joka kolmas vuosi tapahtuu ilmoitusmenettelyä käyttäen, tässä yhteydessä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi pyytää täydentämään ilmoitusta tai kehottaa jätehuoltosuunnitelman tarkistamiseen. Jos elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ei näin menettele, sataman jätehuoltosuunnitelman voimassaolo jatkuu lähtökohtaisesti kolme vuotta. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen olisi mahdollisessa jätehuoltosuunnitelman tarkistamiskehotuksessa yksilöitävä, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa olisi tarkistettava.

Pykälän 3 momentin mukaan sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen perustuu tämän lain 9 ja 10 luvussa esitettyjen vaatimusten täyttymiseen. Tämän lain 9 ja 10 luvun vaatimukset puolestaan perustuvat MARPOL 73/78 –yleissopimukseen, alusjätedirektiiviin, Helsingin sopimukseen ja lailla voimaan saatettuihin HELCOM:n suosituksiin.

Voimassa olevan alusjätelain yhteys sataman jätehuoltosuunnitelman ja sataman ympäristölupahakemuksen välillä poistettaisiin tässä ehdotuksessa. Sataman jätehuoltosuunnitelman laatiminen ja hyväksyminen perustuisi kokonaisuudessaan alusjätedirektiiviin ja uuteen merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Ympäristönsuojelulaissa (86/2000) säädetään puolestaan menettelystä ympäristölupa-asiassa ympäristöluvanvaraisen sataman osalta. Ympäristönsuojeluasetuksessa (169/2000) säädetään satamien ympäristöluvanvaraisuudesta. Ratkaisulla pyritään keventämään ja nopeuttamaan satamien jätehuoltosuunnitelmien hyväksymismenettelyä. Ratkaisulla pyritään myös selkeyttämään viranomaisten välistä tehtävänjakoa siten, että sataman jätehuoltosuunnittelu ja sen valvonta kuuluisivat elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, kun taas merkittävässä osassa satamien ympäristöluvista toimivaltainen viranomainen olisi aluehallintovirasto. Satamien jätehuoltosuunnitelman noudattamisen valvonta perustuisi jatkossa merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja jätelakiin, eikä enää miltään osin ympäristönsuojelulakiin.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja kunnan ympäristönsuojeluviranomainen merkitsee suunnitelman 4 momentin mukaan ympäristönsuojelun tietojärjestelmään, josta säädetään muutoin ympäristönsuojelulain 27 §:ssä. Menettely jatkaisi nykyistä ympäristönsuojelulakiin perustuvaa käytäntöä. Menettelyllä helpotetaan satamien jätehuollon valvontaa

5 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen.* Pykälässä tarkoitetuista asioista säädetään nykyisen alusjätelain 26 d §:n 3 ja 4 momentissa. Säännöksiä on sisällöllisesti uudistettu.

Pykälän 1 momentin mukaan tulisi nykyisen lainsäädännön tavoin antaa jätehuoltosuunnitelmaa laadittaessa käyttäjille eli alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille mahdollisuus esittää kantansa sataman jätehuollon järjestelyistä. Säännöksessä tarkoitetuiksi muiksi tahoiksi voitaisiin katsoa esimerkiksi lähistöllä asuvat, jos sataman jätehuoltojärjestelyillä voi olla vaikutusta näiden henkilöiden ympäristöön. Ilmoittamisesta vastaisi sataman pitäjä.

Pykälän 2 momentti sisältäisi nykyisen lainsäädännön tavoin säännökset tiedoksi antamisen menettelyistä. Sataman toiminta-aikana kuulemista koskevan edellytyksen vuoksi esimerkiksi huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmista tulisi tiedottaa kesäaikana. Sataman jätehuollon toiminnan ja asiakkaiden sujuvan palvelun kannalta on tärkeää, että käyttäjät saavat riittävän aikaisessa vaiheessa tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä kuten vastaanottolaitteiden sijainnista, tarjolla olevista palveluista ja maksujärjestelmästä. Käytännön järjestelyistä päättäisi sataman pitäjä käyttäjien tarpeiden mukaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sataman jätehuoltojärjestelmää ja jätehuoltomaksuja koskevien tietojen saataville saattamisesta ja kielivaatimuksista. Merenkulun kansainvälisestä luonteesta johtuen säännöksessä on tarpeen asettaa erityinen vaatimus käytettävästä kielestä. Koska olosuhteet kuitenkin vaihtelevat erityyppisten satamien välillä ja maan eri osissa, laissa edellytettäisiin ainoastaan, että sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten edustajien saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat tiedon ja heillä on edellytykset ymmärtää se. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessä tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava sataman käyttäjien edustajille. Käytännössä kauppamerenkulkua palvelevissa satamissa tiedot olisi annettava suomen lisäksi ruotsiksi ja englanniksi ja Kaakkois-Suomessa ja Saimaalla lisäksi venäjäksi, ellei tämä ole ilmeisen tarpeetonta. Huvivenesatamissa tieto olisi annettava kaikilla kyseisen sataman käyttäjäkunnan merkittävän osan kielillä. Usein riittäisi suomi ja ruotsi, mutta jos käyttäjäkunnassa on muun maalaisia veneilijöitä, saattaa näiden käyttämillä kielillä ilmoittaminen olla tarpeen.

6 §. *Tarpeettoman viivytyksen välttäminen.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 27 §:ää.

Pykälän mukaan merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto aluksilta on järjestettävä siten, ettei aluksille aiheudu tarpeetonta viivytystä. Mikä kulloinkin on tarpeetonta viivytystä, riippuu liikenteen tyypistä ja alalla vakiintuneesta käytännöstä.

Pykälä perustuu alusjätedirektiivin 4 ja 12 artiklan viivytyksettömyyden vaatimukseen. Jätteen vastaanottolaitteiden käyttöön liittyvien muodollisuuksien ollessa yksinkertaisia ja nopeita rohkaistaan alusten päälliköitä käyttämään vastaanottolaitteita ja vältetään alusten tarpeeton viivyttäminen. Viivytyksettömyys perustuu osaksi myös sataman jätehuoltosuunnitelmassa harkittuun vastaanottolaitteiden kohtuulliseen mitoitukseen ruuhkan välttämiseksi sekä ennakkoilmoitusvelvollisuuden noudattamiseen.

7 §. *Raportointivelvollisuus.* Pykälä on uusi ja perustuu EY:n alusjätedirektiiviin 12 artiklaan. Pykälässä säädettäisiin velvoitteesta raportoida Suomen ympäristökeskukselle alusjätedirektiivin täytäntöönpanoon liittyvistä seikoista. Ympäristökeskus kokoaa tietojen perusteella EY:n komissiolle lähetettävän raportin.

8 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälää vastaa nykyisen alusjätelain 3 ja 34 §:ää. Pykälä on aikaisempaa täsmällisempi.

Säännöksellä annettaisiin valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetuista alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä satamissa, 2 §:ssä tarkoitetuista alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä korjaussatamissa ja 3 §:ssä tarkoitetun sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta. Valtuuksien nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tähän lakiin perustuvista oikeuksista ja velvollisuuksista MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan säännökset voitaisiin ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

10 luku Jätteiden jättäminen satamaan

1 §. *Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet.* Pykälä vastaa asiasisällöltään nykyisen alusjätelain 27 a §:ää ja alusjäteasetuksen 26 c §:ää. Pykälä on aiempaa täsmällisempi.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin alusjätteiden jättämisvelvollisuudesta. Alusjätteiden jättämisvelvollisuus täydentää erilaisten alukselta peräisin olevien ympäristöä pilaavien aineiden päästökieltoa, josta seuraa, että nämä aineet on jätettävä maihin. Jättöpakon mukaan aluksen on aina jätettävä jätteensä satamaan ennen sieltä lähtöä, ellei 2 momentin mukaista perustetta alusjätedirektiivin 7 artiklaan ja suoraan lakiin perustuvalle jättöpakkovapautukselle olisi. Alusjätteiden jättöpakon avulla pyritään siihen, että aluksilla

olisi merimatkan aikana mahdollisimman vähän jätteitä ja että jätekuormitus jakaantuisi mahdollisimman tasaisesti rantavaltioiden kesken. Jättöpakko koskee kaikkea öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, kiinteää jätettä ja pakokaasujen puhdistusjätettä sekä niiden seoksia.

Jättöpakko koskee myös käymäläjätevettä, mutta käymäläjätevettä ei tarvitse jättää sataman vastaanottolaitteisiin, jos aluksen käymäläjätevesitankeissa on tilaa seuraavaan satamaan suuntautuvaa matkaa varten. Se, että käymäläjätteet voidaan tietyillä edellytyksillä päästää veteen, ei vapauta jättämästä käymäläjätteitä kyseisessä satamassa tai määräsatamassa. Jättöpakko koskisi myös lastijätettä, josta alusjätedirektiivin artiklan 2 d kohdassa ja 10 artiklassa käytetään ilmausta lastijäämä. Alusjätedirektiivin 10 artiklan mukaan yhteisön satamassa käyvän aluksen päällikön on varmistettava, että lastijäämät toimitetaan sataman vastaanottolaitteisiin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Vastaanottolaitteiden käyttäjän on suoritettava lastijäämien toimituksesta perittävät maksut.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin huvivenesatamia koskevasta poikkeuksesta 1 momentissa tarkoitettuun jättöpakkoon ja se liittyy 9 luvun 1 §:n 4 momentin mukaiseen mahdollisuuteen järjestää huvivenesatamien vastaanottojärjestelyt muualla kuin kyseessä olevassa huvivenesatamassa. Jos huvivenesataman alueella ei olisi vastaanottolaitetta, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulisi jättää muuhun maissa olevaan asianmukaiseen vastaanottolaitteeseen, ellei jätteitä voida tämän lain mukaisesti jättää alukseen. Säännös koskee sekä tilannetta, jossa satama ei ole velvollinen järjestämään vastaanottolaitetta että tilannetta, jossa satamassa tulisi olla vastaanottolaite, mutta satama on laiminlyönyt velvollisuutensa tai laite syystä tai toisesta ei ole käytettävissä. Tämä vastaa myös voimassa olevaan lainsäädäntöön perustuvaa käytäntöä.

Pykälän 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettuna aluksen jäteastioissa tai -tankeissa olevia vähäisiä jätemääriä ei tarvitsisi jättää sataman vastaanottolaitteisiin. Aluksella voidaan siten antaa pitää pieniä jätemääriä, joiden tyhjentäminen vastaanottolaitteisiin olisi kohtuutonta. Vähäiseksi katsottaisiin enintään 25 prosenttia aluksen jäteöljytankkien tilavuudesta tai enintään viisi kuutiometriä. Jätteen määrää ei kuitenkaan voisi pitää vähäisenä, jos aluksella ei ole riittävästi säilytystilaa seuraavan matkan aikana kertyvälle jätteelle. Pykälän 3 momentin 2 kohdan mukaan sallittaisiin aluksen tietyin edellytyksin jatkaa matkaansa jättämättä jätteitään.

Pykälän 3 momentin 3 kohdan mukaan aluksista peräisin olevan jätteen jättöpakko ei käymäläjäteveden osalta koskisi aluksia, joiden käymäläjätevesitankeissa on tilaa seuraavaan satamaan suuntautuvaa matkaa varten.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa momentissa mainituin edellytyksiin määrätä, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta. Ympäristösuojelutavoitteiden edistämiseksi säädetty menettely perustuu alusjätedirektiivin 7 artiklaan.

Pykälän 5 momentissa säädetään alusjätedirektiivin mukaisesti aluksen päällikön vastuusta alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakon ja ilmoitusvelvollisuuden osalta.

2 §. *Alusjätteistä ja lastijätteistä perittävät maksut.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 26 b §:ää. Pykälä on aikaisempaa täsmällisempi.

Pykälän 1 momentin mukaan maksun perisi sataman pitäjä. Maksun tarkoitus on jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattaminen EU:n alusjätedirektiivin mukaisesti. Maksu perittäisiin jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei. Säännös sisältää niin sanotun ”ei erityismaksua –järjestelmän”. Maksu kattaa öljypitoiset jätteet, kiinteän jätteen, lukuun ottamatta lastijätettä, ja käymäläjäteveden.

Kaikki alukset osallistuvat kustannusten kattamiseen riippumatta siitä, käyttävätkö ne laitteita. Tämä voidaan järjestää joko sisällyttämällä maksut satamamaksuihin tai asettamalla erillinen kiinteä jätemaksu. Maksut voivat olla erilaiset esimerkiksi aluksen luokan, tyypin tai koon mukaan.

Useissa erityisesti kauppamerenkulun satamissa suuri osa aluksista on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta, jättämisvelvollisuu-

desta ja näin ollen myös maksuista, koska ne hoitavat jätehuoltonsa alusjätedirektiivin mukaisesti jätehuoltoyrityksen kanssa tehdyin sopimuksin. Koska huomattava osa aluksista ei osallistu sataman jätehuoltokustannusten kattamiseen, järjestelmä ei toimi koko sataman jätehuoltoa kattavasti, ja kustannukset sataman jätehuollon järjestämisestä kohdistuvat vain osaan aluksista.

Lastijäte ei kuulu ei erityismaksua -järjestelmän piiriin, vaan lastijätteen toimittamisesta vastaanottolaitteeseen peritään 2 momentin mukaan eri maksu vastaanottolaitteiden käyttäjältä. Säännös perustuu alusjätedirektiivin 10 artiklaan. Lastijätteellä tarkoitetaan tässä lastijäämiä sellaisena kuin niistä säädetään alusjätedirektiivin 2 artiklan d kohdassa. Lastijätteen vastaanotosta perityllä maksulla katetaan satamassa olevien vastaanottolaitteiden aiheuttamat, myös jätteen käsittelystä ja hävittämisestä syntyvät kustannukset. Myös maksun periminen lastijätteestä kuuluisi sataman pitäjän tehtäviin.

Pykälän 3 momentti sisältäisi säännökset maksujen perusteista. Säännöksellä varmistetaan maksujen läpinäkyvyys ja tasapuolisuus. Maksujen porrastusta koskeva säännös vastaisi alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan a alakohtaa, jonka mukaan maksut voidaan porrastaa esimerkiksi alustyypin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti, että maksua ei kuitenkaan peritä kalastusaluksilta eikä huviveneiltä, jotka voivat ottaa enintään 12 matkustajaa. Käytännössä esimerkiksi huvivenesataman jätehuoltokustannukset katetaan satamamaksuissa.

Alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti maksuja voidaan alentaa, jos aluksen ympäristöasioiden hallinta, suunnittelu, varustus ja toiminta ovat sellaisia, että aluksen päällikkö voi osoittaa aluksella syntyvän tavanomaista vähemmän jätettä tai jätteet ovat paremmin hyödynnettävissä. Momentti koskisi myös kiinteää jätettä sekä käymäläjätettä alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti.

Maksua ei myöskään perittäisi 4 momentin mukaan kalastusaluksilta eikä huviveneiltä, jotka voivat kuljettaa enintään 12 matkustajaa. Säännös perustuu alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohtaan.

Momentin mukaan maksuvelvollisuudesta vapautettuja ovat myös alukset, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on tämän luvun 4 §:n nojalla vapauttanut alusjätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta.

3 §. *Alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittaminen*. Pykälä vastaa nykyisen alusjäteasetuksen 26 d §:ää. Pykälä on sisällöltään aikaisempaa täsmällisempi. Pykälä perustuu alusjätedirektiivin 6 artiklaan.

Pykälän 1 momentti sisältää säännökset ilmoitusvelvollisuudesta ja siihen liittyvistä aikarajoista. Tiedot on momentin mukaan pidettävä aluksella vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä jäsenvaltioiden viranomaisille.

Velvollisuus ei koskisi alusjätedirektiiviin perustuen kalastusaluksia ja tiettyjä huviveneitä. Jäsenvaltioiden on kuitenkin alusjätedirektiivin 11 artiklan mukaan vahvistettava tarpeelliset valvontamenettelyt myös näitä aluksia varten sen varmistamiseksi, että ne noudattavat alusjätedirektiivin soveltuvia vaatimuksia.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo 3 momentin mukaan alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen tulosataman pitäjälle tehtyjä ilmoituksia ja aluksia alusjätedirektiivin mukaisesti. Ilmoitukset voidaan välittää alukselta satamalle ja satamalta Liikenteen turvallisuusvirastolle myös sähköisesti. Säännöksellä varmistetaan ilmoitusten kulku valvovalle viranomaiselle aiempaa paremmin. Sähköisenä käyttöyhteytenä voi toimia telefax, sähköposti tai ilmoitus viranomaisten ylläpitämään PortNet -järjestelmään. Alusjäteilmoituslomakkeita kehitetään parhaillaan eri maissa ja satamissa, jotta ne palvelisivat tehokkaasti alusten ja satamien jätehuollossa toimivia eri osapuolia.

Alusjätedirektiivin mukainen valvonta perustuu osaksi alusjäteilmoituksiin. Yleensä valvonta hoidetaan aluksiin kohdistuvan satamavaltiovalvonnan yhteydessä. Alusjätedirektiivin 11 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että jokainen alus voidaan tarkastaa sen varmistamiseksi, että se noudattaa jättöpakkoa koskevia säännöksiä, sekä että tarkastuksia suoritetaan riittävä määrä.

4 §. *Poikkeus jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 27 a §:n 3 momenttia ja nykyisen alusjäteasetuksen 26 c §:n 4 momenttia. Pykälän sisältöä on poikkeuksen edellytysten osalta sisällöllisesti muutettu.

Pykälän 1 momentti perustuu alusjätedirektiivin 9 artiklaan. Säännöstä on tarkennettu verrattuna nykyiseen lainsäädäntöön. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi ehdotuksen mukaan tietyin edellytyksin myöntää poikkeuksen jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta. Tämän luvun 2 §:n 4 momentin mukaan ei perittäisi maksua aluksista peräisin olevien öljypitoisten jätteiden, kiinteän jätteen ja käymäläjätteen vastaanottamisesta niiltä aluksilta, joille on myönnetty poikkeus. Pykälä vastaa alusjätedirektiivin 9 artiklaa.

Poikkeuksen edellytyksenä olisi säännöksen mukaan, että alus poikkeaa säännöllisesti kerran kahdessa viikossa yhdessä nimetyssä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa. Säännöllisen liikenteen määritelmä ja kahden viikon sääntö perustuu HELCOM:n suositukseen, jonka Suomi on jo pannut täytäntöön. Poikkeuksen edellytyksenä on, että alus liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa vähintään yhdessä reitin varrella sijaitsevassa nimetyssä suomalaisessa satamassa. Poikkeus olisi voimassa myös muissa aluksen reitillä oleviksi ilmoitetuissa suomalaisissa satamissa. Poikkeus voitaisiin myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. Tällaisia olisivat yhdestä satamasta käsin tehtävät risteilyt sekä esimerkiksi alusten saattaminen hinaamalla tiettyyn satamaan ja satamasta.

Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on myös, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Liikenteen turvallisuusvirastolle olisi toimitettava päätöksessä tarkemmin määrätyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita.

Poikkeus voitaisiin myöntää määräajaksi, kuitenkin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Liikenteen turvallisuusviraston olisi ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee. Satamien jätehuoltosuunnittelun ja ympäristölupien kannalta on tärkeää saada tieto alusjätteiden satamaan jättämisvelvollisuudesta. Viraston olisi ilmoitettava myös Euroopan yhteisön komissiolle myönnetyistä poikkeuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

Siitä huolimatta, että alusjäteilmoitusvelvollisuus ei tämän luvun 2 §:n mukaan koske kalastusaluksia ja enintään 12 matkustajalle sallittuja huviveneitä, jäsenvaltioiden on alusjätedirektiivin 11 artiklan mukaan vahvistettava tarpeelliset valvontamenettelyt myös näitä aluksia varten sen varmistamiseksi, että ne noudattavat alusjätedirektiivin soveltuvia vaatimuksia.

5 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 3 ja 34 §:ää. Pykälä on aikaisempaa täsmällisempi.

Pykälän 1 momentin säännöksellä annettaisiin valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetusta mahdollisuudesta olla jättämättä vähäisiä määriä jätteitä ja välttää viivytystä. Valtuuden nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tähän lakiin perustuvista oikeuksista ja velvollisuuksista MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

Pykälän 2 momentin säännöksellä annettaisiin valtuudet Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä antaa tämän luvun 3 §:ssä tarkoitetusta alusjätteistä ilmoittamisen tavasta. Valtuuden nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tähän lakiin perustuvista oikeuksista ja velvollisuuksista MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi.

Edellä 1 ja 2 momentin mukaan annettavat tarkemmat säännökset ja määräykset voitaisiin 3 momentin mukaan ulottaa koskemaan sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia. Säännös edistäisi vesiliikenteen ympäristönsuojelutavoitteita.

11 luku **Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa**

1 §. *Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 9 ja 18 §:ää ja nykyisen alusjäteasetuksen 10 §:n 2 ja 3 momenttia sekä 26 b §:ää.

Pykälä sisältää velvoitteen ilmoittaa öljyvahingosta tai sen vaarasta. Pykälässä säädettäisiin ilmoitusvelvollisuuden lisäksi velvollisuudesta ryhtyä välittömiin torjuntatoimiin.

Aluksen päälliköllä olisi myös ilmoitusvelvollisuus toisten alusten tai muiden päästäjien aiheuttamista öljypäästöistä. Ilmoitusvelvollisuus rajoittuu ainoastaan niin suuriin öljypäästöihin, että on olemassa öljyvahingon vaara, kun otetaan huomioon sääolosuhteet ja muut olosuhteet. Tuulisella säällä ja luonnonoloiltaan aralla rannikolla ja asutuksen lähellä velvollisuus saattaa ajankohtaistua pienemmilläkin päästömäärillä. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Pykälä vastaa voimassa olevan alusjätelain ja Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden sisältöä. Ilmoitusvelvollisuuden perustana on alkuperäisen vuoden 1973 MARPOL -yleissopimuksen 8 artikla ja sen mukaisesti annettu pöytäkirjan I liite ilmoitusvelvollisuudesta onnettomuustapahtumista, joihin liittyy vahingollisia aineita ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen öljyä koskeva I liite sekä EU:n valvontadirektiivi (2002/59/EY). Valvontadirektiivin 17 artiklassa säädetään merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittamisesta. Artikla on annettu muun muassa ympäristön turvallisuuteen kohdistuvien merkittävien vaarojen ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi.

Alusliikennepalvelulain 23 §:ssä on myös säännös velvollisuudesta ilmoittaa alusympäristövahinko VTS-viranomaiselle.

2 §. *Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 9 §:ää ja nykyisen alusjäteasetuksen 10 ja 26 b §:ää.

Pykälä vastaa Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden sisältöä. Ilmoitusvelvollisuuden perustana on alkuperäisen vuoden 1973 MARPOL -yleissopimuksen 8 artikla ja sen mukaisesti annettu pöytäkirjan I liite ilmoitusvelvollisuudesta onnettomuustapahtumista, joihin liittyy vahingollisia aineita, sekä EU:n valvontadirektiivi.

Pykälässä täsmennettäisiin niiden viranomaisten luetteloa, joille voimassa olevien muiden lakien kuten meripelastuslain, pelastuslain ja alusliikennepalvelulain mukaan tulee ilmoittaa vahingon vaarasta. Pykälässä säädetään nyt myös ilmoitusvelvollisuudesta suomalaisen aluksen ollessa Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettäisiin ilmoitusvelvollisuudesta silloin kun muu haitallinen aine kuin öljyn on päässyt veteen tai on olemassa vaara sellaisen päästöstä.

Pykälän 3 momentin mukaan Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisesta aluksesta on vastaava ilmoitus tehtävä lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Säännös perustuu alkuperäiseen vuoden 1973 MARPOL -yleissopimuksen pöytäkirjan määräyksiin.

Pykälän 4 momentin mukaan, milloin aluksen päällikkö on estynyt antamasta pykälässä tarkoitettua ilmoitusta, on aluksen omistajan, rahtaajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta. Tämä velvollisuus perustuu EU:n valvontadirektiiviin.

3 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 3 §:ään ja 34 §:ään. Pykälä on aikaisempaa täsmällisempi.

Pykälän 1 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi antaa tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Momentin 1 kohdan mukaan tarkempia säännöksiä voitaisiin antaa 1 §:ssä tarkoitetusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta ja 2 kohdan mukaan muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

Pykälän 2 momentin mukaan säännökset voitaisiin ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia. Säännös edistäisi vesiliikenteen ympäristönsuojelutavoitteita.

12 luku Valvonta ja hallintopakko

1 §. *Valvontaviranomaiset.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:ää.

Pykälän 1 momentin mukaan tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi. Näille viranomaisille on tässä laissa säädetty toimivaltuuksia merenkulun ympäristönsuojelulain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvomiseksi. Viranomaisten tehtävät on jaettu kuten voimassa olevassa alusjätelaissa usean viranomaisen kesken, jotka kuuluvat liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön ja sisäasiainministeriön hallinnonalaan. Laissa ehdotettu tehtävienjako perustuu viranomaisten asiantuntemukseen ja resursseihin sekä viranomaisten toimipaikkojen sijaintiin. Viranomaisten välistä valvontavastuuta ei olennaisesti ehdoteta muutettavaksi aiempaan verrattuna.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoisi edelleen alusten toiminnan asiantuntijana aluksia satamissa ja merellä sekä sisävesialueella. Pääpaino valvonnassa olisi satamissa ja sisävesialueen osalta toiminnassa johtavana valvontaviranomaisena. Sen tehtäviä on täsmennetty ilmaan menevien päästöjen, kiinnittymisenestoaineiden ja sisävesialueella tapahtuvien päästöjen valvonnan osalta. Poliisi osallistuisi veteen menevien päästöjen valvontatehtäviin sekä Suomen aluevesillä että sisävesialueella.

Suomen ympäristökeskuksen tehtävät täsmentyvät sitä kautta, että laissa on yksityiskohtaisemmin yksilöity vesiin menevät päästöt kuten kemikaalipäästöt ja niiden torjunta. Suomen ympäristökeskus on johtava valvontaviranomainen aluksesta veteen menevien päästöjen valvonnassa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Suomen ympäristökeskus lisäksi johtaa öljy- ja kemikaalipäästöjen torjuntatoimenpiteitä. Suomen ympäristökeskuksen kanssa valvontatehtävään osallistuu rajavartiolaitos, joka tekee valvontalentoseurantaa ja ottaa näytteitä. Rajavartiolaitokselle soveltuu tästä syystä öljypäästöjä kieltävien ja rajoittavien säännösten valvonta. Tämä valvontatehtävä on säädetty rajavartiolaitokselle jo aiemman merenkulun ympäristönsuojelulain öljypäästömaksusäännösten antamisen yhteydessä.

Tullilaitokselle kuuluisi Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden laatua koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta. Poliisille kuuluisi aluksista veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta Suomen aluevesillä ja sisävesialueella.

Pykälän 2 momentin mukaan sen lisäksi, mitä muualla tässä laissa säädetään, liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtisivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vastuulla olisivat etenkin aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvia öljy-, kemikaali-, käymäläjätevesi- ja kiinteitä jätteitä ja osaksi ilmaan meneviä päästöjä koskevat kysymykset sekä aluksen tavanomaiseen toimintaan liittyvät uudet kansainväliset velvoitteet kuten aluksissa käytettävät kiinnittymisenestojärjestelmät. Ympäristöministeriön hallinnonalan vastuulla olisivat satamien vastaanottolaitteet ja satamien jätehuolto ja niitä koskevat maksut sekä osa ilmaan menevistä päästöistä. Kiinnittymisenestoaineita koskevat viranomaisvelvoitteet jakautuisivat ympäristöministeriön sekä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kesken.

2 §. *Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 1 ja 2 momenttia ja nykyisen alusjätelain ja alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain mukaista käytäntöä, mutta on aiempaa täsmällisempi. Pykälässä on uutta kiinnittymisenestoaineiden valvontatehtävä sekä johtavan valvontaviranomaisen asema sisävesialueella.

Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusviraston valvontaa koskevat toimivaltuudet

kohdistuvat periaatteessa kaikkiin aluksiin kulkivatpa ne Suomen, muiden Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden tai kolmansien maiden lipun alla. Ulkomaiset alukset muodostavat noin 70 % kaikista Suomen ulkomaanliikenteen aluskäynneistä. Vaikka pääosa valvonnasta kohdistuu kauppamerenkulun aluksiin, niin toimivalta käsittää esimerkiksi myös erilaiset kalastusalukset, hallinnolliset alukset ja huviveneet.

Satamavaltion toimivalta valvoa vieraan valtion lipun alla purjehtivia aluksia perustuu osaksi MARPOL 73/78 -yleissopimukseen ja sen liitteisiin sisältyviin artikloihin, kuten öljyn osalta MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteen 11 sääntöön ja alusjätteiden osalta alusjätedirektiiviin 2000/59/EY. Laajemmin satamavaltiotarkastuksista säädetään EU:n satamavaltiodirektiivissä ja sen perusteella annetussa laissa alusturvallisuuden valvonnasta. Myös EU:n valvontadirektiivissä 2002/59/EY säädetään viranomaisten toimivallasta eräissä tapauksissa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen 11 säännön mukaan aluksen on toisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevassa satamassa tai rannikon edustalla olevassa terminaalissa alistuttava sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamien virkamiesten tarkastuksiin liitteen mukaisesti. Mainitun säännön 1 kappaleessa kuvatuissa tilanteissa sopimuspuolen on ryhdyttävä sellaisiin toimiin, joilla varmistetaan, että alus ei lähde merelle, ennen kuin tilanne on korjattu tämän liitteen vaatimusten mukaisesti.

Tämän lain soveltaminen ja valvonta eroavat vesiliikennelain (463/1996) mukaisesta valvonnasta. Vesiliikennelain mukainen lain noudattamisen valvonta kuuluu Liikenteen turvallisuusvirastolle, mutta vesiliikennelain mukaisten ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen valvonta kuuluu alueelliselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto on johtava valvontaviranomainen ainoastaan valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella. Aluksesta veteen menevien päästöjen valvonta sisävesialueella ehdotetaan laissa säädettäväksi Liikenteen turvallisuusvirastolle ja poliisille yhdessä. Valvontatehtävän määräytyminen edellä mainituille viranomaisille on luontevaa ottaen huomioon, että poliisiviranomaisen toiminta kattaa koko maan ja Liikenteen turvallisuusvirastollakin on toimintaa ja vesillä tapahtuvaan liikenteeseen liittyvää asiantuntemusta sisävesialueella etenkin suurimmilla järvialueilla. Liikenteen turvallisuusvirasto osallistuisi aluksesta veteen menevien päästöjen valvontaan myös merialueilla eli Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä, mutta niillä alueilla tämän luvun 3 §:n mukaisesti johtava valvontaviranomainen on Suomen ympäristökeskus ja muu valvonta olisi pääasiassa rajavartiolaitoksella ja Suomen aluevesien osalta täydentävästi myös poliisilla. Liikenteen turvallisuusviraston, poliisin ja rajavartiolaitoksen valtuuksista merialueella säädetään tämän luvun 9 ja 10 §:ssä.

3 §. *Suomen ympäristökeskuksen valvontatehtävät.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 1 ja 3 momenttia ja sen mukaista käytäntöä, mutta on aiempaa täsmällisempi. Maininta johtavan valvontaviranomaisen asemasta Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä on uusi.

Suomen ympäristökeskus on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista olipa kyse öljyn, haitallisten nestemäisten aineiden, kiinteiden jätteiden tai käymäläjäteveden veteen menevistä päästöistä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Johtavan valvontaviranomaisen tehtävänä on vastata valvonnan linjaratkaisuista kuten kohdistaa valvontaa, päättää resurssien puitteissa valvonnan määrästä ja päättää merkittäviin toimenpiteisiin ryhtymisestä valvonnassa tehtyjen havaintojen perusteella. Myös rajavartiolaitos valvoo mainittuja päästöjä, mutta Suomen ympäristökeskus ohjaa yleisesti valvontaan käytettäviä voimavaroja kulloinkin meriympäristön suojelun kannalta tarkoituksenmukaiseksi katsottavalla tavalla. Rajavartiolaitos on esimerkiksi suorittanut Suomen ympäristökeskuksen toimeksiannosta muiden tehtäviensä ohessa päästövalvontalentoja, joilla pyritään etenkin öljypäästöjen havaitsemiseen ja varhaiseen torjuntaan avomerellä. Suomen ym-

päristökeskuksen valvontatoimivalta ulottuu mantereen rannasta merellä aina talousvyöhykkeen ulkorajaan saakka. Suomalaisten alusten vesiin menevien päästöjen valvonta muun valtion alueella kuuluu lähtökohtaisesti kansainvälisen oikeuden mukaisesti sille rantavaltiolle, jonka aluevesillä alus on.

Valvontaan liittyen ehdotetun öljyvahinkojen torjuntalain mukaan Suomen ympäristökeskus myös huolehtii öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä ja kehittämisestä ja vastaa alusöljyvahinkojen torjunnasta ja asettaa torjuntatöiden johtajan, jos alusöljy- tai kemikaalivahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa Suomen vesialueella aavalla selällä tai talousvyöhykkeellä. Aluskemikaalivahingon osalta Suomen ympäristökeskus vastaa alusöljy- tai kemikaalivahinkojen torjunnasta ja asettaa torjuntatöiden johtajan, jos alusöljy- tai kemikaalivahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

4 §. *Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 1 ja 3 momenttia ja käytäntöä.

Pykälän 1 momentin mukaan toimivaltainen elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus valvoisi, että satamat laativat jätehuoltosuunnitelman. Valvontavelvollisuus koskisi erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa. Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristö keskus hyväksyy myös sille toimitetun jätehuoltosuunnitelman tämän lain vaatimusten mukaisesti.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenneympäristökeskus valvoo, että satamissa on aluksesta peräisin olevien jätteitä varten vastaanottolaitteet, jotka täyttävät lain vaatimukset. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoisi sataman jätehuoltoa koskevien maksujen laillisuutta. Maksujen valvonta koostuisi keskeisiltä osiltaan siitä, että maksut ovat EU:n alusjätedirektiivissä tarkoitetulla tavalla julkisia ja julkaistuja. Maksujen valvonta ei pääsääntöisesti ulotu maksujen tasoon. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilla olisi satamissa valvontatehtäviä myös jätelain nojalla. Näitä tehtäviä ovat muita kuin aluksista peräisin olevia jätteitä koskevat valvontatehtävät. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristö keskuksilla olisi jätelain nojalla myös kunnan hyväksymien satamia koskevien jätehuoltomääräysten valvontatehtävä, mutta tämä tehtävä kuuluisi ensisijaisesti kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

5 §. *Kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen valvontatehtävät*. Pykälän mukaan kunnan ympäristönsuojeluviranomainen valvoisi erityisesti huvivenesatamien jätehuoltosuunnittelua ja huviveneistä peräisin olevien jätteiden vastaanottoa niissä.

6 §. *Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 4 momenttia ja käytäntöä. Rajavartiolaitoksen osallistuminen valvontaan itsenäisenä valvontaviranomaisena merkitsisi nyt, että se ei olisi millään vesialueella johtavan valvontaviranomaisen asemassa.

Pykälän mukaan rajavartiolaitos valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Tämän toiminnan seurauksena syntyy tietoa, jonka perusteella rajavartiolaitos määrää tämän lain 3 luvun mukaisesti öljypäästömaksun. Rajavartiolaitoksella olisi merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan itsenäinen alukselta veteen menevien päästöjen valvontatehtävä. Rajavartiolaitoksen on kuitenkin toiminnassaan otettava huomioon, että Suomen ympäristökeskus on tämän luvun 3 §:n mukaan johtava valvontaviranomainen aluksesta veteen menevien päästöjen valvonnassa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Tämä merkitsee, että rajavartiolaitos valvoo muiden tehtäviensä ohessa aluksilta veteen meneviä päästöjä. Rajavartiolaitoksen ja Suomen ympäristökeskuksen valvontatoimivalta ulottuu merellä mantereen rannasta aina talousvyöhykkeen ulkorajaan saakka. Suomalaisten alusten vesiin menevien päästöjen valvonta muun valtion alueella kuuluu kansainvälisen oikeuden mukaisesti lähtökohtaisesti sille rantavaltiolle, jonka aluevesillä alus on. Sisävesialueella aluksesta veteen menevien päästöjen valvonnassa johtovastuu olisi tämän luvun 1 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla ja sen ohella myös poliisilla olisi sisävesialueella valvontatehtävä tämän luvun 8 §:n mukaisesti.

7 §. *Tullilaitoksen valvontatehtävät.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 4 momenttia ja käytäntöä. Tullilaitoksen osallistuminen valvontaan itsenäisenä valvontaviranomaisena merkitsisi nyt, että sen itsenäisen valvontaviranomaisen asemaa olisi täsmennetty Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden valvontaan.

Pykälän mukaan tullilaitos valvoisi Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden laatua koskevien tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Tullilaitoksen valvonnan piiriin kuuluvat säännökset sisältyvät tämän lain 7 lukuun. Valvonta tapahtuu ottamalla ja analysoimalla polttoaineiden laadun määrittämiseksi näytteitä varastoilta ja jakelupisteiltä. Tullilaitos on harjoittanut vastaavaa valvontaa myös voimassa olevan alusjätelain aikana. Lisäksi tullilaitoksella olisi haitallisten aineiden kuljetuksen valvontaan kuuluvia tarkastustehtäviä, jotka se suorittaisi Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä virka-avun luonteisesti.

8 §. *Poliisin valvontatehtävät.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 §:n 4 momenttia ja käytäntöä. Poliisin osallistuminen valvontaan itsenäisenä valvontaviranomaisena merkitsisi nyt, että sen itsenäisen valvontaviranomaisen asemaa olisi täsmennetty sisävesialueella, mutta sillä olisi valvontaviranomaisen asema myös Suomen vesialueella. Poliisilla ei olisi millään vesialueella johtavan valvontaviranomaisen asemaa.

Pykälän mukaan poliisi valvoisi aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella. Poliisin tehtäviin kuuluisi päästöjen valvonta sisävesialueella ja huviveneiden valvonta laajemminkin. Poliisin valvontatoimivaltaa ja velvollisuuksia arvioitaessa on kuitenkin otettava huomioon, että Liikenteen turvallisuusvirasto olisi tämän luvun 2 §:n mukaan johtava valvontaviranomainen aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonnassa sisävesialueella. Poliisin tämän lain mukainen toimivalta on perusteltua, koska poliisiviranomainen toimii eri puolilla maata. Vastaavissa tehtävissä merellä toimivalla rajavartiolaitoksella ei pääsääntöisesti ole toimintaa sisävesialueella. Liikenteen turvallisuusvirastolla on toimintaa sisävesillä ja sillä on myös tarvittavaa vesillä tapahtuvan liikenteen asiantuntemusta etenkin suurimmilla järvialueilla. Poliisin osallistuminen valvontaan voisi tarkoittaa paikallista päästöjen olemassaolon ja laajuuden selvittämistä joko Liikenteen turvallisuusviraston pyynnöstä tai omasta aloitteesta.

Poliisi osallistuisi aluksesta veteen menevien päästöjen valvontaan myös Suomen aluevesillä, vaikka Suomen aluevesillä johtavana valvontaviranomaisena on tämän luvun 3 ja 5 §:n mukaisesti Suomen ympäristökeskus ja muu valvontavastuu rajavartiolaitoksella ja Liikenteen turvallisuusvirastolla. Poliisin, rajavartiolaitoksen ja Liikenteen turvallisuusviraston valtuuksista merialueella säädetään tämän luvun 10 ja 11 §:ssä. Poliisin tehtävä tämän lain mukaisessa valvonnassa Suomen aluevesillä olisi lähinnä toimia virka-apua antavana ja tutkivana viranomaisena.

9 §. *Virka-apu*. Pykälä vastaa alusjätelain 30 §:n 4 momenttia ja käytäntöä, mutta siinä on erikseen mainittu eräitä viranomaisia, joiden asema on keskeinen myös alusten tavanomaisen toiminnan turvaamisessa poikkeustilanteissa ja ympäristövahinkojen ennalta ehkäisemisessä.

Pykälän mukaan Ilmatieteen laitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, puolustusvoimien ja alueellisen lupa- ja valvontaviraston olisi annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen. Valvontaviranomaiset voivat pyytää virka-apua tarvittaessa säännöksessä mainituilta virka-apua antavilta viranomaisilta. Tämän lisäksi virka-apua antavat viranomaiset voivat ilmoittaa havaitsemistaan tämän lain vastaisuuksista valvoville viranomaisille.

Ilmatieteen laitoksen ja Suomen ympäristökeskuksen virka-apu voi puolestaan liittyä aaltoennusteiden ja öljynleviämisennusteiden laatimiseen sekä säätietojen välittämiseen Suomen ympäristökeskukselle, rajavartiolaitokselle ja Liikenteen turvallisuusvirastolle. Puolustusvoimat, poliisi ja alueelliset lupa- ja valvontavirastot turvaavat tarvittaessa pääsyn vaikeakulkuisiin kohteisiin ja niillä on yleiset

valtuudet yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi ja pakkotoimiin. Valvontaviranomaiset antavat virka-apua myös valvontavastuunsa ulkopuolella varsinaisessa valvontavastuussa olevalle viranomaiselle. Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, alueellinen elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja varsinkin poliisi antavat virka-apua toimivaltaansa kuuluvissa asioissa.

Pykälän 2 momentin mukaan virka-avusta öljypäästömaksun määräämistä koskevassa asiassa säädetään tämän lain 3 luvun 8 §:ssä.

10 §. *Aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin kohdistuva valvonta.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 5 §:n 1 momenttiin. Pykälä on luonteeltaan informatiivinen.

Pykälän mukaan aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin kohdistuvasta valvonnasta ja siihen liittyvästä tarkastuksesta ja muista toimenpiteistä Suomen vesialueella ja suomalaisen aluksen osalta myös Suomen vesialueen ulkopuolella säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa. Säännös selventäisi merenkulun ympäristönsuojelulain ja alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain soveltamisalojen rajausta. Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain soveltamisalan piiriin kuuluu alusturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten valvonta. Alusturvallisuuden käsitteeseen kuuluu aluksen merikelpoisuus, aluksen turvallinen käyttö ja turvalliseen käyttöön liittyvät johtamisjärjestelmät, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmä sekä aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen. Merenkulun ympäristönsuojelulain piiriin kuuluvat edelleen säännökset päästöjen valvonnasta, näytteiden otosta öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi sekä matkan keskeyttämiseksi liikennerajoituksen toimeenpanemiseksi. Alusten kulun rajoittamisesta nykyisen alusjätelain 4 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa säädetään alusliikennepalvelulaissa (623/2005).

11 §. *Tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä.* Pykälä perustuu nykyisen alusjätelain 5 §:n 2 momenttiin.

Tapahtuneiden päästöjen selvittämiseen sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulakia. Toimivaltaisia viranomaisia olisivat Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartioviranomainen ja poliisi. Viranomaisilla olisi pykälän mukaan tapahtuneiden päästöjen selvittämiseksi oikeus suorittaa aluksella muita kuin alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain mukaisia tarkastuksia. Nämä tarkastukset sisältäisivät esimerkiksi näytteiden oton vedessä havaitun öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi, tietojen vaatimisen alukselta tai aluksen öljy- ja jätepäiväkirjojen tarkastuksen.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla olisi oikeus tapahtuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittämiseksi suorittaa suomalaisella aluksella muita tarkastuksia, kuten ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun vahingollisen aineen alkuperän selvittämiseksi tai kiinnittymisestojärjestelmän ominaisuuksien selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella, Suomen aluemerellä purjehtivan aluksen osalta kuitenkin 12 luvun 12 §:ssä säädetyin edellytyksin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin oikeudesta pysäyttää alus tietyin edellytyksin. Ennaltaehkäisevä pysäyttämisoikeus merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla rajoittuisi muihin kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyviin syihin. Viimeksi mainittujen syiden perusteella alus voidaan pysäyttää ennaltaehkäisevästi alusturvallisuuden valvontalain perusteella.

Merenkulun ympäristönsuojelulain ennaltaehkäisevää säännöstä voitaisiin soveltaa esimerkiksi tilanteissa, joissa aluksen jätesäiliö on liian täynnä, jotta alus voisi jatkaa matkaansa seuraavaan satamaan tyhjentämättä välillä säiliötä. Ennaltaehkäisevä pysäytysoikeus mahdollistaisi tällöin myös 10 luvussa säädetyn alusjätteiden jättöpakon valvonnan.

Pykälän 3 momentin mukaan pykälän säännökset koskevat 1 luvun 4 §:n säännös huomioon ottaen vain soveltuvin osin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksia.

Pykälän 4 momentin mukaan tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulottuisi kotirauhan suojaamiin tiloihin. Aluksessa kotirauhan suojaamia tiloja ovat asuintilat, eikä niihin yksityisyyden perustuslaillisen suojan takia ulottuisi tämän lain mukainen viranomaisen tarkastusoikeus.

12 §. *Oikeus suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 5 a §:ää. Alusten kulun rajoittamisesta säädetään nykyisin alusliikennepalvelulaissa.

Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 11 § koskisi nykyisen sääntelyn tavoin ulkomaista alusta, joka purjehtii Suomen aluemerellä ja joka on siellä aiheuttanut päästöjä.

Pykälällä ei muutettaisi voimassa olevan alusjätelain sisältöä muuten, kuin että säännöksen puuttumisedellytyksiin lisättäisiin haitallisia kiinnittymisenestoaineita koskevien säännösten rikkominen ja kotirauhan suojaa koskeva tarkastusoikeuden rajoitus.

13 §. *Velvollisuus välttää aiheetonta viivytystä ja vähemmän haitan periaate.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 5 b §:ää.

14 §. *Vakuuden asettaminen.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 5 c §:ää.

15 §. *Hallintopakko.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 a §:ää. Pykälässä säädettäisiin myös Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollisista pakkokeinoista ja mahdollisuudesta keskeyttää lainvastainen menettely.

Liikenteen turvallisuusvirasto ja toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa kieltää tätä lakia, sen nojalla annettua asetusta tai määräystä rikkovaa jatkamasta tai toistamasta määräyksen vastaista menettelyä. Nämä viranomaiset voisivat myös määrätä asianomaisen täyttämään velvollisuutensa tai palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta. Lainvastainen menettely voitaisiin myös määrätä keskeytettäväksi.

Tämän lain mukainen valvontatoimivalta kuuluu satamien osalta toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukselle ja alusten osalta Liikenteen turvallisuusvirastolle. Pakkokeinojen käyttö olisi mahdollista vain viranomaiselle määrätyn valvonnan tehostamiseksi. Liikenteen turvallisuusviraston pakkokeinot voivat siten koskea alusta ja toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen pakkokeinot voivat koskea satamien jätehuoltoa.

16 §. *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 30 a §:ää.

Pykälän mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto ja toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisivat tehostaa tämän lain 12 luvun 12 §:n nojalla antamaansa kieltoa tai määräystä uhkasakolla taikka uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella tai toiminta keskeytetään.

Jollei tästä laista muuta johdu, uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskevaan asiaan sovellettaisiin muutoin, mitä uhkasakkolaissa säädetään.

17 §. *Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita.* Pykälä on uusi ja se perustuu EU:n alusjäterikosdirektiiviin.

Alusjäterikosdirektiivin 4 artiklassa Euroopan yhteisön jäsenvaltioille on asetettu varmistamisvelvollisuus direktiivin vastaisten päästöjen ehkäisemiseksi. Tämän täytäntöön panemiseksi 6 artiklaan sisältyy velvollisuus ilmoittaa tarkastuksessa esiin tulleista ympäristöä pilaavien aineiden 4 artiklassa tarkoitetuista tarkastuksissa havaituista päästöistä sekä tarkastaneen jäsenvaltion viranomaisille että aluksen lippuvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

Direktiivin 7 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on tehtävä tiivistä yhteistyötä ja jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, sijaitsee yhteisön ulkopuolella, ilmoitetaan kyseiselle satamalle, jossa alus seuraavaksi käy. Alusjäterikosdirektiivin 2 artiklassa ympäristöä pilaavilla aineilla tarkoitetaan ainoastaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I ja II liitteen piiriin kuuluvia öljyjä ja haitallisia nestemäisiä aineita. Päästöllä sen sijaan tarkoitetaan 2 artiklan mukaan mitä tahansa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklassa tarkoitettua päästämistä aluksesta. Päästöilmoitusvelvollisuus koskee siten öljypäästöjä ja haitallisen nestemäisen aineen päästöjä.

Alusjäterikosdirektiivi koskee 3 artiklan mukaan päästöjä, jotka tapahtuvat jäsenvaltion sisäisillä aluevesillä, aluemerellä, kansainväliseen merenkulkuun käytettävissä salmissa, talousvyöhykkeellä tai aavalla merellä. Aavalla merellä tarkoitetaan talousvyöhykkeen ulkorajan ulkopuolella olevaa kansainvälistä merialuetta.

Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi velvollisuus Liikenteen turvallisuusvirastolle pysäyttää alus, jos on selvää näyttöä siitä, että alus on rikkonut velvollisuutta jättää alusjätteet ja lastijätteet satamaan. Jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, on toisessa valtiossa, on ilmoitettava siitä toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle. Tämä velvollisuus koskisi kaikkia selkeitä jättöpakon rikkomistilanteita kun rikkomisesta on selvää näyttöä.

Pykälän 2 momentin mukaan valvonnan yhteydessä havaituista öljyn tai haitallisen nestemäisen aineen päästöstä olisi ilmoitettava satamalle, jossa alus seuraavaksi käy ja aluksen lippuvaltiolle sen mukaan, mitä säädetään EU:n alusjätedirektiivissä. Samassa yhteydessä asianomaista toimivaltaista viranomaista olisi pyydettävä ryhtymään toimiin päästön johdosta.

18 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälää vastaava säännös sisältyy nykyisen alusjätelain 34 §:ään. Pykälä on ehdotetussa merenkulun ympäristönsuojelulaissa aikaisempaa täsmällisempi.

Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä valvontaviranomaisten tehtävistä ja työnjaosta. Pykälässä tarkoitetut valvontaviranomaiset olisivat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, toimivaltaiset elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, rajavartiolaitos, Tullilaitos ja poliisi, joista säädettäisiin tämän luvun 2—8 §:ssä. Säännöksiä annettaisiin tarvittaessa tähän lakiin perustuvien tehtävien täsmentämiseksi ja tähän lakiin perustuvien valvontaviranomaisten työnjaon selventämiseksi. Valvontaviranomaisten tehtäviä ja työnjakoa ei voi asetuksella laajentaa siitä, mitä laissa on säädetty. Tässä laissa tarkoitetut valvontatehtävät perustuvat pääosin MARPOL 73/78 -yleissopimukseen, Helsingin sopimukseen ja Euroopan yhteisön säädöksiin. Valvottavista velvoitteista säädetään tämän lain 2—11 luvuissa. Tämän lain mukainen valvonta on jakautunut useille eri valvontaviranomaisille usealle eri hallinnonalalle ja vastaavasti tarkemmat säädöksetkin annettaisiin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää esimerkiksi valvontaviranomaisten menettelystä ja yhteistyön tarkemmasta järjestämisestä asiassa, joka edellyttää useiden valvontaviranomaisten yhteistyötä.

13 luku Erinäiset säännökset

1 §. *Maksut, palkkiot ja kustannusten korvaaminen.* Lakiin ehdotetaan sisällytettäväksi aikaisemmin asetuksen tasolla olevia säännöksiä maksuista ja palkkioista sekä kustannusten korvaamisesta. Nykyisen alusjäteasetuksen 24 §:ään on sisältynyt palkkioita ja maksuja koskeva säännös.

Pykälän tarkoituksena on asettaa lain tasolla perusteet nimettyjen tarkastajien palkkioille ja säätää siitä, että viranomaispäätöksistä sekä tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovellettaisiin valtion maksuperustelakia.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että viranomaissuoritteista sekä viranomaisten tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovellettaisiin valtion maksuperustelakia (150/1992).

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tarkastuksen tilaajan velvollisuudesta maksaa nimetylle tarkastajalle palkkio. Palkkion suuruuden määräytymisen perusteiden osalta viitattaisiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin (/) ja sen nimettyä katsastajaa ja aluksenmittaajaa koskeviin säännöksiin. Tarkempia säännöksiä palkkion suuruudesta annettaisiin valtioneuvoston asetuksella.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tarkastajan oikeudesta matkakulujen korvaukseen ja päivärahaan sekä kuljetukseen muualla kuin satamalaiturissa olevalle alukselle tai tätä vastaavaan kulukorvaukseen.

Pykälän 4 momentin mukaan tässä pykälässä tarkoitetut maksut, palkkiot ja kustannukset voitaisiin periä maksuvelvolliselta ilman tuomiota ja päätöstä noudattaen mitä verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään julkisoi-

keudellisesta ja siihen rinnastettavasta saatavasta.

2 §. *Nimetyn tarkastajan pätevyysvaatimukset, nimeäminen ja hyvän hallinnon vaatimukset.* Pykälä on uusi merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Pykälä liittyy siihen, että hyvän hallinnon vaatimukset tulee turvata osana oikeusturvaa annettaessa hallintotehtäviä muille kuin viranomaisille.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston tehtävään nimeämän tarkastajan pätevyysvaatimusten sekä nimityskirjan myöntämisen ja peruuttamisen osalta viitattaisiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin (/).

Nimetyn tarkastajan ehdotetun lain mukaisia tehtäviä on pidettävä perustuslain 124 §:ssä tarkoitettuina julkisina hallintotehtävinä. Hyvän hallinnon turvaamiseksi pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että nimetyn tarkastajan on ehdotetussa laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) säädetään. Alusten tekniset asiakirjat on kuitenkin annettava aluksessa sillä kielellä, jolla tekniset asiakirjat aluksessa laaditaan. Tämä varauma on välttämätön sen takia, että aluksissa erityisesti satamavaltiotarkastuksissa ulkomaan lipun alla olevissa aluksissa on kansainvälisten velvoitteiden takia käytettävä suomen tai ruotsin kielen sijasta aluksen lippuvaltion kieltä tai IMO-kieliä englantia, ranskaa tai espanjaa.

Koska Liikenteen turvallisuusviraston nimeämät tarkastajat hoitavat ehdotetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä suorittaessaan julkisia hallintotehtäviä, pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että nimettyyn tarkastajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta hänen suorittaessaan ehdotetussa laissa tarkoitettuja tehtäviä. Nimetyn tarkastajan vahingonkorvausvastuusta säädettäisiin vahingonkorvauslaissa (412/1974).

3 §. *Rangaistussäännökset.* Pykälää vastaava säännös on nykyisen alusjätelain 28 §:ssä. Pykälä on aiempaa tarkkarajaisempi ja sillä pyritään toteuttamaan rikosoikeudellinen laillisuusperiaate.

Pykälää ehdotetaan tarkennettavaksi paremmin rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta vastaavaksi. Tämän mukaisesti säännöksessä ehdotetaan yksilöitäväksi rangaistavat teot täsmällisesti lain tasolla. Säännöksessä viitataan myös rikoslain 48 luvun 1—4 §:ään, joissa säädetään ankarammin rangaistavista ympäristöä vastaan tehdyistä teoista. Lisäksi rikoslaissa ja tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetussa laissa olevat viittaukset muutettaisiin viittauksiksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

Rikoslain 1 luvun 2 §:n nojalla Suomen lakia sovelletaan suomalaisessa aluksessa tehtyyn rikokseen myös silloin, kun rikos on tehty aluksen ollessa aavalla merellä tai millekään valtiolle kuulumattomalla alueella. Sen sijaan rikoslain 1 luvun 1—7 §:n perusteella Suomella ei ole rikosoikeudellista toimivaltaa ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön vastaisen teon osalta lukuun ottamatta 1 luvun 5 §:n mukaista tilannetta, jossa Suomen kansalainen on tehnyt rikoksen millekään valtiolle kuulumattomalla alueella. Tällöinkin rangaistavuuden edellytyksenä kuitenkin on, että teosta Suomen lain mukaan saattaa seurata yli kuuden kuukauden vankeusrangaistus.

Esityksessä ehdotetaan, että rikoslain 1 luvun 1 §:ään lisättäisiin viittaus, jonka mukaan Suomen rikosoikeuden soveltamisesta tiettyihin talousvyöhykkeellä tehtyihin rikoksiin säädettäisiin Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain ohessa myös uudessa merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 6 §:n 1 momentissa täsmennettäisiin, että Suomen rikoslakia sovelletaan pykälän 2 momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomiseen myös, kun teko on tehty ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä.

Merioikeusyleissopimuksen (UNCLOS) 230 artiklassa rajoitetaan rantavaltioiden toimivaltuuksia ulkomaisista aluksista tehtyihin rikoksiin kohdistuvien rangaistusseuraamusten määräämisessä. Artiklan 1 kappa-

leen mukaan aluemeren ulkopuolella ja siten esimerkiksi talousvyöhykkeellä ulkomaisesta aluksesta tehdyistä merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön vastaisista teoista voidaan aina tuomita vain sakkoon. Kielto tuomita vankeusrangaistuksia koskee ulkomaisilta aluksilta tehtyjä tahallisiakin tekoja.

Voimassaolevan lain mukaan alusjätelainsäädännön kieltojen rikkomisesta aluemerellä voidaan tuomita myös vankeuteen rikoslain 48 luvun mukaisesti, lukuun ottamatta tekoja, joihin on syyllistytty huolimattomuudesta ulkomaiselta alukselta aluemerellä. Viimeksi mainittuja tekoja koskevat tämän lain 13 luvun 3 §:n säännökset. Rangaistusseuraamusta koskeva rajoitus perustuu aluemeren osalta merioikeusyleissopimuksen 230 artiklan 2 kappaleen määräyksiin, jotka sallivat myös muun kuin sakkorangaistuksen silloin, kun kysymyksessä on vakava ja tahallinen aluemerellä tapahtunut pilaaminen. Mainitun artiklan 1 kappaleen määräysten johdosta rikoslain 48 lukuun lisättiin 10 § lailla (1067/2004), jonka mukaan merenkulun ympäristönsuojelulain 28 §:n 1 momentissa tarkoitetusta, rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta voitaisiin tuomita vain sakkorangaistukseen, jos teko on tehty ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä. Tämä periaate pysytetään ennallaan, mutta lakiviittaus ehdotetaan muutettavaksi viittaukseksi merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 2 momenttiin. Rangaistusseuraamusta koskevasta rajoituksesta huolimatta ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehtyihin tekoihin voitaisiin siten soveltaa myös rikoslain ympäristörikossäännöksiä, mikä olisi perusteltua, koska tällaiset teot voivat olla myös tahallisia. Vankeusrangaistuskiellosta huolimatta tarkoituksena ei kuitenkaan ole rajoittaa samalla esitutkinnassa käytettävissä olevia rikosprosessuaalisia pakkokeinoja näidenkään ulkomaisten alusten osalta.

Merioikeusyleissopimuksen 228 artiklan 2 kappaleen mukaan oikeudelliseen menettelyyn rangaistuksen määräämiseksi ulkomaiselta alukselta tuomioistuinvaltion aluemeren ulkopuolella tehdyn rikkomuksen johdosta ei saa ryhtyä, kun rikkomuksesta on kulunut kolme vuotta. Lukuun ottamatta kyseisen artiklan 1 kappaleessa säänneltyä tilannetta, mikään valtio ei saa ryhtyä tällaiseen menettelyyn, jos toinen valtio on jo siihen ryhtynyt. Artiklan määräykset eivät 3 kappaleen mukaan heikennä lippuvaltion oikeutta ryhtyä jonkin toisen valtion aloittamasta oikeudellisesta menettelystä huolimatta oman lainsäädäntönsä mukaisiin toimiin, esimerkiksi oikeudenkäyntiin rangaistuksen määräämiseksi.

Rikoslain 8 luvun 1 §:n 2 momentin 4 kohdan mukainen yleinen vanhentumisaika on 2 vuotta, jos ankarin rangaistus on enintään kaksi vuotta vankeutta tai sakkoa. Rikoslain 8 luvun 1 §:n 4 momentin muutoksella (1161/2005) nykyisen alusjätelain (300/1979) 28 §:ssä tarkoitetun, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisajaksi säädettiin kuitenkin 3 vuotta. Mainitut rikokset ovat juuri rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä tarkoitetut rikokset. Suomalaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristörikoksen ja Suomen aluevesillä tehdyn ympäristörikoksen vanhentumisaika on 10 vuotta. Hallituksen esitykseen sisältyy lakiviittauksen muuttaminen siten, että rikoslain 8 luvun 1 §:n 4 momentissa viitattaisiin ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ään.

Jos teko on tapahtunut Suomen alueen ulkopuolella, syyte on ehdotetun lain 13 luvun 10 §:n 3 momentin mukaan pantava vireille Helsingin käräjäoikeudessa.

Säännöksessä on pyritty yksilöimään rikosoikeudellista laillisuusperiaatetta vastaavasti riittävän tarkkarajaisesti ne tämän lain vastaiset teot, joiden osalta lain rikkominen edellyttäisi rangaistukseen tuomitsemista. Rangaistukset on ehdotettu sisällytettäväksi lakiin, jotta lain mukaisia velvollisuuksia ennalta noudatettaisiin. Säännökset vastaavat nykyistä alusjätelakia, mutta ovat paljon täsmällisempiä. Edelleen merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla voitaisiin määrätä ainoastaan sakkoa ja ankarammin rangaistavista teoista säädettäisiin rikoslaissa, ennen kaikkea rikoslain ympäristörikoksia koskevan 48 luvun 1—4 §:ssä.

Joka 13 luvun 3 §:n 2 momentin mukaan tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vas-

toin tämän pykälän 2 momentissa erikseen lueteltuja kohtia, on tuomittava merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon. Alusjäterikkomuksesta ei kuitenkaan voisi tuomita jos teko on vähäinen, tai jos tekoon on syyllistytty huolimattomuudesta ulkomaiselta alukselta taikka jos teosta on tuomittava rangaistukseen rikoslain 48 luvun 1—4 §:n ympäristörikoksia koskevien säännösten mukaisesti. Teon vähäisyyden arvioi ensin valvova viranomainen harkitessaan poliisille tehtävää ilmoitusta. Valvova viranomainen voi ottaa huomioon harkinnassaan sen, osoittaako teko tekijässään erityistä piittaamattomuutta merenkulun ympäristönsuojelusta. Teko olisi pääsääntöisesti muu kuin vähäinen, jos tekijä ei aiemmista huomautuksista ja varoituksista huolimatta ole korjannut puutetta tai lakannut jatkamasta lainvastaista tekoa. Jos teolla on merkittävät haitalliset seuraamukset kuten esimerkiksi vähäistä suuremmalla päästöllä usein on, ei tekoa tällöin kuitenkaan voisi yleensä pitää vähäisenä. Teko olisi yleensä vähäinen, jos vaatimustenmukaisuuden täyttämättömyydestä ei ole aiemmin todisteellisesti huomautettu. Toistuvasta laiminlyönnistä valvovan viranomaisen tulisi yleensä lopulta tehdä rikosilmoitus. Teon vähäisyyden arvioi viime kädessä tuomioistuin ja arvioinnissa voidaan ottaa huomioon teon tahallisuusaste ja teon laajuus ja haitallisuus ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen kannalta.

Rangaistavaa olisi pykälän 2 momentin mukaan öljyn päästökiellon ja päästörajoitusten rikkominen sekä öljysäiliöaluksen rakenne-, koneistotila- ja laitevaatimusten rikkominen. Rangaistavaa olisi myös öljyn kuljettamista sisävesialueella koskevien kieltojen rikkominen.

Rangaistavaa olisi haitallisten nestemäisten aineiden päästökiellon ja päästörajoitusten rikkominen sekä kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimusten rikkominen.

Käymäläjätevesien osalta käymäläjätevesien päästökiellon ja päästörajoitusten rikkominen olisi rangaistavaa.

Kiinteän jätteen osalta kiinteän jätteen päästökiellon ja päästörajoitusten rikkominen olisi rangaistavaa.

Ilmaan menevien päästöjen rajoittamiseksi vaadittujen laitevaatimusten kuten dieselmoottoreita ja jätteenpolttouuneja koskevien vaatimusten rikkominen olisi rangaistavaa kuten myös polttoainevaatimusten rikkominen.

Haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kiellon rikkominen olisi rangaistavaa.

Rangaistavaa olisi sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuuden rikkominen ja sataman jätehuoltosuunnitteluvelvoitteen rikkominen kuten myös alusjätteiden jättöpakon ja ilmoitusvelvollisuuden rikkominen.

Öljyvahingon vaarasta ilmoittamisvelvollisuuden rikkominen ja muun haitallisen aineen kuin öljyn vaarasta ilmoittamisvelvollisuuden rikkominen olisi rangaistavaa.

Pykälän 2 momentissa tarkoitettujen velvollisuuksien rikkomisen rangaistavuutta huviveneiden osalta on tarkemmin kuvattu tämän lain 1 luvun 3 §:n perusteluissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sanktiokumulaation kiellosta. Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä, uhkasakolla, teettämisuhalla tai keskeyttämisuhalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, ei voida tuomita 2 momentin nojalla rangaistukseen samasta teosta. Samasta teosta ei tulisi seurata erilaisia seuraamuksia.

Pykälän 4 momentin mukaan edellä 2 momentissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä tuomitaan rangaistukseen se, jonka velvollisuuksien vastainen teko tai laiminlyönti on. Tätä arvioitaessa on otettava huomioon asianomaisen asema, hänen tehtäviensä ja toimivaltuuksiensa laatu ja laajuus sekä muutenkin hänen osuutensa lainvastaisen tilan syntyyn ja jatkumiseen. Säännös vastaa rikoslain ympäristörikoksia koskevassa 48 luvun 9 §:ään rikoslain muutoksella (578/1995) sisällytettyä vastuun kohdentumista koskevaa säännöstä. Ympäristölle aiheutettu vaara liittyy usein sellaiseen tuotannolliseen tai muuhun toimintaan, jota harjoitetaan tavalla tai toisella organisoitunein muodoin. Tällaisessa toiminnassa tehdyn ympäristörikoksen johdosta on selvitettävä, kuka tai ketkä useista mahdollisesti vastuussa olevista henkilöistä on tuomittava rangaistukseen. Tuomioistuimessa sovellettavien vastuun kohdentumisperusteiden sääntely on tarpeen myös, jotta muun muassa yrityksissä kiinnitettäisiin niihin ennalta ehkäisevässä mielessä huomiota ja siten vältettäisiin tehtäväjaon ja vas-

tuusuhteiden epäselvyyksistä johtuvat laiminlyönnit.

Rangaistukseen ympäristörikoksesta tuomittaisiin se, jonka velvollisuuksien rikkomiseksi teko tai laiminlyönti on luettava. Tätä arvioitaessa olisi otettava huomioon ensinnäkin asianomaisen tehtävien ja toimivaltuuksien laatu. Tehtävillä ja toimivaltuuksilla viitattaisiin kussakin organisaatiossa noudatettaviin toimintaperiaatteisiin, jotka voisivat olla sisäisesti vahvistettuja (kuten henkilöstön työsopimuksissa sovitut tehtävät ja päätösvaltuudet) taikka säännöksissä tai viranomaispäätöksissä määrättyjä (kuten viranhaltijoiden velvollisuudet tai ympäristöluvan ehdoissa määrätyt yrityksen johdon tehtävät).

Tehtävien ja toimivaltuuksien laadulla tarkoitetaan suoranaisesti työtehtävien sisältöä ja muun muassa asianomaisen asemaa joko suoritusportaan työntekijänä tai jonkin asteisena esimiehenä. Tehtävien ja toimivaltuuksien laajuudella viitataan asianomaisen aseman itsenäisyyteen ja hänen päätettäviensä asioiden laajakantoisuuteen erityisesti niiden ympäristövaikutusten kannalta. Vastuun kohdentamisen perusteena olisi edelleen se, että asianomainen on toiminut vastoin selvästi määriteltyjä velvollisuuksiaan. Jos taas tehtävien ja toimivaltuuksien jaossa on ollut epäselvyyttä, lisäisi tämä niiden henkilöiden vastuuta, joiden asiana on tehtäväjaosta päättäminen ja siitä tiedottaminen.

Lisäksi otettaisiin säännöksen mukaan huomioon muutenkin asianomaisen osuus lainvastaisen tilan syntyyn tai jatkumiseen. Vastuuta ei olisi kohdistettava esimerkiksi yksinomaan siihen, joka teknisiä laitteita käyttämällä viime vaiheessa aikaansaa lainvastaisen ympäristöpäästön, vaan ensisijaisesti niihin, joiden määräyksestä, toimeksiannosta tai suostumuksella lainvastaiseen menettelyyn ryhdytään.

4 §. *Velvollisuus ilmoittaa aluksen lippuvaltiolle.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 28 a §:ää.

5 §. *Oikeus pakkokeinojen käyttöön Suomen talousvyöhykkeellä ulkomaista alusta kohtaan.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 28 b §:ää.

Rikoslain 48 luvun 10 §:ssä säädetyllä rangaistusseuraamusta koskevalla erityissäännöksellä ei rajoiteta esitutkinnassa käytettävissä olevia rikosprosessuaalisia pakkokeinoja silloin, kun on kysymys ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä tämän lain 13 luvun 4 §:ssä tarkoitetusta, rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta. Pykälä mahdollistaa pakkokeinojen käytön tällaisissa tilanteissa niiden rangaistusasteikkojen mukaisesti, joista rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä säädetään.

6 §. *Rikosoikeudellinen toimivalta ulkomaisen aluksen osalta.* Pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 28 c §:ää.

7 §. *Oikaisuvaatimus.* Oikaisuvaatimusmenettelyä ei ole sisältynyt voimassa olevaan alusjätelakiin, vaan säännös on uusi.

Oikaisuvaatimusmenettely olisi muutoksenhaun esiaste, mutta se ei estäisi muutoksenhakua. Oikaisuvaatimusmenettely soveltuu lukumäärältään runsaisiin ja luonteeltaan teknisiin päätöksiin, joita tarkastusten ja todistuskirjojen osalta merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla tehdään paljon. Asianosaisen on oikaisuvaatimusmenettelyssä nopeammin mahdollista saada perusteltu vastaus niihin seikkoihin, joita tämä ei hyväksy, kuin tapahtuisi hallintolainkäytössä.

Pykälän 1 momentissa oikeutettaisiin Liikenteen turvallisuusviraston päätökseen tyytymätön asianosainen hakemaan oikaisua niihin 1 kohdassa tarkoitettuihin tarkastusta ja alusta koskevia asiakirjoja kuten erilaisia todistuskirjoja koskeviin päätöksiin sekä Liikenteen turvallisuusviraston nimeämän tarkastajan päätöksiin, jotka koskevat alusta koskevia asiakirjoja kuten esimerkiksi todistuskirjoja.

Pykälän 1 momentin 2 kohdassa oikeutettaisiin hakemaan oikaisua Liikenteen turvallisuusviraston nimeämän tarkastajan tämän lain nojalla määräämistä maksuista. Vastaavasti kaikkien viranomaisten määräämään maksuun haetaan muutosta tekemällä oikaisuvaatimus päätöksen tehneelle viranomaiselle valtion maksuperustelain (150/1992) 11 b §:n mukaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan päätökseen, johon saa hakea oikaisua, ei saisi hakea valittamalla muutosta, vaan mahdollista muutoksenhakua edeltäisi oikaisumenettely. Päätökseen, johon voi hakea oikaisua, on liitettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä Liikenteen turval-

lisuusvirastolle 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta. Ehdotetun oikaisuvaatimusmenettelyn kaltainen menettely muutoksenhaun esiasteena on otettu käyttöön muun muassa ajoneuvolain (1090/2002) 98 §:n nojalla ajoneuvokatsastuksessa, jossa tehdään julkista valtaa käyttäen lukuisia ajoneuvon teknisten ominaisuuksien arviointiin perustuvia päätöksiä.

Pykälän 3 momentissa velvoitettaisiin Liikenteen turvallisuusvirasto ratkaisemaan pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vireille tulosta. Liikenteen turvallisuusviraston olisi pyrittävä ratkaisemaan oikaisuvaatimukset asiakkaiden tarpeiden vuoksi mahdollisimman pikaisesti. Oikaisuvaatimus olisi asian luonteen vuoksi ratkaistava normaaliakin nopeammin eli 14 päivän kuluessa oikaisuvaatimuksen vireille tulosta, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin. Määräajat olisivat ehdottomia. Jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei olisi antanut määräajassa päätöstä oikaisuvaatimuksen johdosta, päätökseen tyytymättömällä asianosaisella on oikeus hakea muutosta suoraan hallinto-oikeudelta. Aluksen tavanomaisen liikennöinnin estymisellä tarkoitettaisiin sitä, että alusta käytettäisiin elinkeinotoimintaan kuten kauppamerenkulkuun matkustajien ja lastin kuljetuksessa tai hallinnollisena aluksena, jos tarvittava katsastustodistus, lupa tai muu päätös tai todistuskirja olisi annettu.

8 §. *Muutoksenhaku.* Pykälä on keskeisiltä osin uusi ehdotetussa merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Muutoksenhakuun viranomaispäätöksistä on sovellettu suoraan hallintolainkäyttölain säännöksiä. Nykyisen alusjätelain 33 §:ssä on kuitenkin muutoksenhakukieltoa koskeva säännös, jota koskevat muutoksenhakukiellot sisältyisivät jatkossa öljyvahinkojen torjuntalakiin ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 14 §:ssä edelleen olevaa vakuuden asettamista koskevaa jatkovalitusmahdollisuutta koskevaa rajoitusta lukuun ottamatta. Edellä mainittu rajoitus vastaa täysin nykyistä alusjätelakia.

Pykälässä on yleinen säännös tämän lain mukaisesta muutoksenhausta. Pääsääntönä on valitusoikeus hallintolainkäyttölain (586/1996) mukaisesti hallinto-oikeuteen.

Pykälän 1 momentissa viitataan tässä laissa oleviin muutoksenhakua koskeviin erityissäännöksiin, joita sovelletaan niissä tarkoitetuissa erityistilanteissa. Rajavartiolaitoksen öljypäästömaksua koskevaan päätökseen haetaan muutosta Helsingin käräjäoikeudelta siten kuin tämän lain 3 luvun 5 ja 10—13 §:ssä säädetään. Säännökset vastaavat voimassa olevan alusjätelain säännöksiä muutoin paitsi siltä osalta, että ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 13 §:n 3 momentissa rajavartiolaitokselle ehdotetaan oikeuskäytännön yhtenäisyyden turvaamiseksi jatkovalitusoikeutta, kun rajavartiolaitoksen öljypäästömaksun määräämistä koskevaa päätöstä on muutettu tai päätös on kumottu.

Pykälän 1 momentissa viitataan tämän lain 12 luvun 14 §:ssä tarkoitettuun vakuuden asettamista koskevaan päätökseen, jossa muutoksenhaku on keskitetty Helsingin hallinto-oikeuteen ja jatkovalitusoikeutta on rajoitettu. Säännös on tältä osin nykyisen alusjätelain mukainen.

Pykälän 1 momentissa viitataan myös Liikenteen turvallisuusviraston ja toimivaltaisen elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksen tämän lain 12 luvun 16 §:n nojalla tekemään päätökseen, johon haetaan muutosta siten kuin uhkasakkolaissa säädetään.

Pykälän 1 momentissa viitataan lopuksi tämän lain 13 luvun 7 §:ään, jonka mukaan niihin päätöksiin, joita koskee oikaisuvaatimusmenettely, ei voi hakea muutosta valittamalla ennen oikaisumenettelyä. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen voi hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Pykälän 2 momentin mukaan valitusoikeus ei poistu, vaikka Liikenteen turvallisuusvirasto laiminlöisi antaa määräajassa päätöksen oikaisuvaatimuksen johdosta. Määräaika valituksen tekemiselle alkaa vasta oikaisuvaatimuksen johdosta annettavan päätöksen antamisesta tai määräajan umpeen kulumisesta, kun päätöstä oikaisuvaatimuksen johdosta ei ole annettu. Jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin, asianosainen voi tehdä valituksen hallinto-oikeuteen 14 päivän määräajan kulumisen jälkeen 30 vuorokauden aikana. Muussa tapauksessa asianosainen voi tehdä valituksen hallinto-oikeuteen kah-

den kuukauden määräajan kulumisen jälkeen 30 vuorokauden aikana.

Pykälän 3 momentin mukaan, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin, valitus on käsiteltävä kiireellisenä. Vaatimus koskee käsittelyä hallinto-oikeudessa ja korkeimmassa hallinto-oikeudessa. Kiireellisyysvaatimus on rajoitettu tapauksiin, jossa aluksen tavanomainen toiminta estyy liikennöinnin keskeytyksen tai muun vastaavan syyn takia, koska vallitsee erimielisyys siitä, täyttääkö alus sille tämän lain mukaisesti asetetut alusten aiheuttaman ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi asetetut vaatimukset. Vastaavasti kuin oikaisuvaatimusmenettelyssä myös valitusta käsiteltäessä aluksen tavanomaisen liikennöinnin estymisellä tarkoitettaisiin sitä, että alusta käytettäisiin elinkeinotoimintaan kuten kauppamerenkulkuun matkustajien ja lastin kuljetuksessa tai hallinnollisena aluksena, jos tarvittava katsastustodistus, lupa tai muu päätös tai todistuskirja olisi annettu.

Tässä laissa ei erikseen säädetä rikosasioita, satamien yksityisoikeudellisia maksuja eikä aluksia koskevia vahingonvastuukysymyksiä koskevasta muutoksenhausta, vaan nämä asiat käsitellään käräjäoikeuksissa ja muissa tuomioistuimissa pääsääntöisesti siten kuin oikeudenkäymiskaaressa sekä oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetussa laissa säädetään. Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 10 §:ään ehdotetaan kuitenkin ympäristön pilaantumista koskevia asioita koskevaa forumsäännöstä, jollainen sisältyy myös nykyiseen alusjätelakiin.

9 §. *Päätöksen täytäntöönpano.* Pykälä on uusi ehdotetussa merenkulun ympäristönsuojelulaissa. Pykälällä selvennettäisiin päätösten täytäntöönpanoa lainvoimaa vailla olevina, koska tilanne poikkeaa hallintolainkäyttölain mukaisesta pääsäännöstä. Vastaava säännös sisältyy myös alusliikennepalvelulakiin, koska siten voidaan turvata merenkulun turvallisuus myös ympäristön suojelun osalta.

Pykälän 1 momentissa ilmaistu sääntö merkitsee poikkeusta siihen pääsääntöön, että hallintolainkäyttölain mukaan päätöksen saa panna täytäntöön vasta lainvoimaisena. Vailla lainvoimaa olevan päätöksen välittömän täytäntöönpanon mahdollisuus olisi tämän lain mukaan olemassa, jos oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen ei määrää toisin. Aluksen turvallisuuden lisäämiseksi ja ympäristöhaittojen vähentämiseksi tehty päätös on luonteeltaan sen kaltainen, että perusteiden päätöksen välittömälle täytäntöönpanolle ja valitusasioiden joutuisalle käsittelylle tulisi olla olemassa selkeästi lakiin kirjattuna.

Pykälän 2 momentin mukaan öljypäästömaksun maksupäätöksen täytäntöönpanoon sovelletaan, mitä tämän lain 3 luvun 15 §:ssä säädetään. Öljypäästömaksun maksupäätös voidaan panna täytäntöön vasta lainvoimaisena.

10 §. *Toimivaltainen tuomioistuin.* Pykälä vastaa pääosin nykyisen alusjätelain 29 §:ää. Pykälä olisi aikaisempaa täsmällisempi ja siinä ympäristön pilaantumista koskevat oikeudenkäynnit keskitettäisiin merioikeuksiin.

Pykälän 1 momentin mukaan toimivaltaisena tuomioistuimena tiettyä alusta tai siitä aiheutuneeksi väitettyä ympäristön pilaantumista koskevassa asiassa, jossa tätä lakia on sovellettava, on merilain 21 luvun 1 §:ssä mainittu käräjäoikeus (merioikeus), jonka tuomiopiirissä oikeudenkäynnin aiheuttanut tapahtuma on sattunut. Jos tapahtuma on sattunut aluksen ollessa matkalla, voidaan asia panna vireille myös siinä merilain 21 luvun 1 §:ssä mainitussa käräjäoikeudessa, jonka tuomiopiirissä olevaan satamaan alus ensimmäiseksi saapuu. Pykälän 1 momentti vastaa muuten voimassa olevan alusjätelain 29 §:n 1 momenttia, mutta pilaantumispaikan ja aluksen saapumissataman alioikeuden sijasta jutut on keskitetty siihen merioikeuteen, jonka tuomiopiirissä samaiset paikat sijaitsevat. Tämän lain mukaisten tuomioistuinasioiden keskittämisellä merioikeuksiin pyritään tehostamaan tuomioistuinten toimintaa ja varmistamaan juttujen ratkaisuissa käytetty asiantuntemus.

Pykälän 2 momentin mukaan, milloin 13 luvun 3 §:ssä tarkoitettu teko on tapahtunut Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasia käsitellään merilain 21 luvun 1 §:ssä mainitussa käräjäoikeudessa. Toimivaltainen käräjäoikeus on se, jonka tuomiopiiriä lähinnä rikos voidaan katsoa tehdyksi soveltaen, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 4 luvun 1 §:n 1 ja 2 momentissa

säädetään. Tätä pykälää sovellettaessa näiden käräjäoikeuksien tuomiopiirien rajojen katsotaan jatkuvan aluevesien ulkorajalta suuntaansa muuttamatta talousvyöhykkeen ulkorajaan saakka. Pykälän 2 momentilla pyritään selkeyttämään toimivaltaista tuomioistuinta koskevaa säännöstä kun 13 luvun 3 §:ssä tarkoitettu mahdollisesti rangaistava teko on tapahtunut Suomen talousvyöhykkeellä siten, että käräjäoikeuksien väliset rajat talousvyöhykkeellä määritellään tarkemmin. Suomen talousvyöhykkeellä tapahtuneisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä tarkoitettuihin tekoihin esitetään vastaavaa tuomioistuinten alueellista toimivaltaa koskevaa säännöstä kuin eduskunnan lakivaliokunnan asiassa antaman lausunnon LaVL 13/2004 vp. kannanotosta ilmenevin perustein säädetään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa. Koska säännös koskee tuomioistuinten alueellista toimivaltaisuutta, säännöksestä ei seuraa, että merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisia rikosasioita olisi käsiteltävä merilain mukaisessa erityiskokoonpanossa.

Pykälän 3 momentin mukaan, milloin 13 luvun 3 §:ssä tarkoitettu teko on tapahtunut Suomen alueen ulkopuolella muualla kuin Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasia käsitellään Helsingin käräjäoikeudessa. Pykälän 3 momentti vastaa voimassa olevan alusjätelain 29 §:n 2 momenttia.

Merilain 21 luvun 1 §:ssä tarkoitetut käräjäoikeudet ovat nykyisen lain mukaan Turun hovioikeuspiirissä Ahvenanmaan käräjäoikeus ja Turun käräjäoikeus, Vaasan hovioikeuspiirissä Vaasan käräjäoikeus, Itä-Suomen hovioikeuspiirissä Savonlinnan käräjäoikeus, Helsingin hovioikeuspiirissä Helsingin käräjäoikeus ja 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen Länsi-Uudenmaan käräjäoikeus, Kouvolan hovioikeuspiirissä Kotkan käräjäoikeus ja Rovaniemen käräjäoikeuspiirissä Oulun käräjäoikeus. Tuomiopiirien rajat talousvyöhykkeellä määräytyvät kuntarajojen suorana jatkeena talousvyöhykkeellä. Perusteena juttujen jakamiselle usean merioikeuden kesken sen sijaan, että jutut keskitettäisiin Helsingin käräjäoikeuteen, on odotettavissa oleva asioiden suuri määrä, talousvyöhykkeen laajuus ja merioikeuksien parempi alueellinen asiantuntemus meriympäristön pilaantumista aiheuttaneen teon seurausten arvioinnissa.

Öljypäästömaksua koskevat säännökset on myös toimivaltaisen tuomioistuimen osalta koottu tämän lain 3 lukuun, toimivaltaista tuomioistuinta koskeva säännös on 3 luvun 10 §:ssä.

11 §. *Voimaantulo.* Pykälän 1 momentin mukaan ehdotettu laki tulisi voimaan 1 päivänä kuuta 20 .

Pykälän 2 momentin mukaan ehdotetulla lailla kumottaisiin laki aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Koska nykyiseen alusjätelakiin sisältyvät myös öljyn ja kemikaalien torjuntaa koskevat säännökset, edellyttää lain kumoaminen samalla tässä hallituksen esityksessä tarkoitetun öljyvahinkojen torjunnasta annettavan lain samanaikaista voimaantuloa.

Pykälän 3 momentin mukaan seuraavat säännökset, jotka on osaksi annettu aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (300/1979) annetun lain nojalla, jäävät voimaan tämän lain tullessa voimaan. Nämä voimaan jäävät asetukset ovat asetus alusten katsastuksista (1123/1999), asetus laivavarusteista (925/1998) sekä asetus kemikaali- ja kaasusäiliöaluksista (244/1982). Kaikki mainitut asetukset on tarkoitus uudistaa, kun alusturvallisuuslainsäädännön valmisteilla oleva kokonaisuudistus valmistuu. Mainitut asetukset sisältävät keskeisiä muun muassa SOLAS -yleissopimukseen perustuvia osia, joille alusturvallisuuslainsäädännössä on tarkoitus antaa voimassa olevaa merilaissa olevaa valtuutta täsmällisemmät ja tarkkarajaisemmat asetuksenantovaltuudet, joiden perusteella asetuksentasoinen sääntely voidaan kokonaisuudessaan uudistaa.

Pykälän 4 momentin mukaan ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

12 §. *Siirtymäsäännös.* Pykälän 1 momentin mukaan tehdyt katsastukset ja myönnetyt todistuskirjat, samanarvoisuudet ja poikkeusluvat ja muut luvat, jotka on annettu aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) mukaisesti

ovat voimassa tämän lain mukaisina katsastuksina ja todistuskirjoina niissä määritellyn määräajan loppuun saakka. Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain voimaantulo ei siten saa aikaan pelkästään uuteen lakiin perustuvaa voimassa olevien katsastusten tai todistuskirjojen, samanarvoisuuksien tai poikkeuslupien uusimistarvetta, vaan tarpeen uusiin katsastuksiin ja todistuskirjoihin, samanarvoisuuksiin tai poikkeuslupiin tulee perustua uusiin vaatimuksiin tai voimassa olevien määräaikojen umpeen kulumiseen. Jos määräaikaa ei ole, uuden lain voimaantullessa on haettava uutta katsastusta, todistuskirjaa, samanarvoisuutta tai poikkeuslupaa. Ennen ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain voimaantuloa vireille tulleisiin hakemuksiin, jotka ovat vireillä ehdotetun uuden merenkulun ympäristönsuojelulain voimaan tullessa, sovellettaisiin ehdotetun uuden merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiä.

Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 7 §:n perusteella säännöstä yhteisön satamassa laiturissa olevia aluksia koskevaa rikkipitoisuusrajaa sovellettaisiin 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen.

2.5 Öljyvahinkojen torjuntalaki

Yleistä

Öljyvahinkojen torjuntalaki korvaa voimaan tullessaan voimassa olevassa alusjätelaissa ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta (378/1974) annetussa laissa, jäljempänä maa-alueiden öljyvahinkolaki, ympäristövahinkojen torjumisesta annetut säädökset. Uuteen lakiin on myös sisällytetty ne öljyvahinkojen ja kemikaalivahinkojen torjunnasta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (636/1993), jäljempänä torjunta-asetus, annetut määräykset, jotka perustuslain mukaan edellyttävät lain tasolla säätämistä. Lähtökohtaisesti kyse ei kuitenkaan ole uudesta lainsäädännöstä, vaikka öljyvahinkojen torjuntalaki sisältää myös joitakin kokonaan uusia pykäliä, joiden on tarkoitus täsmentää ja selkeyttää torjuntaviranomaisten tehtäviä. Useimmat uusista pykälistä ovat samansisältöisiä pelastuslain (468/2003) ja meripelastuslain (1145/2001) aikaisemmin vastaavista asioista säädettyjen pykälien kanssa. Yksityiskohtaisesti ja laajemmin on perusteltu vain niitä säännöksiä, jotka ovat aikaisempaan verrattuna oleellisesti muuttuneet tai jotka ovat öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa uusia.

1 luku Yleiset säännökset

1 §. *Lain tavoite.* Pykälässä säädettäisiin lain tavoitteista, jotka vastaisivat kansainvälisissä torjuntayhteistyöstä tehdyissä sopimuksissa määriteltyjä tavoitteita. Epäsuorasti nämä samat tavoitteet käyvät ilmi voimassa olevissa alusjätelaissa ja maa-alueiden öljyvahinkolaissa. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaisella asianmukaisella varautumisella tarkoitettaisiin sitä, että lain vaatimat torjuntasuunnitelmat on tehty ja ne ovat ajan tasalla, torjuntaorganisaatio on luotu ja torjuntaan osallistuvat tahot on nimetty etukäteen. Koulutetun ja harjoitetun torjuntaorganisaation käytössä tulee myös olla tarkoituksenmukainen ja riittävä kalusto. Jos öljy- ja aluskemikaalivahinkoja tapahtuisi, tulisi ne pykälän 2 kohdan mukaan torjua nopeasti ja tehokkaasti, jotta voitaisiin estää ympäristön pilaantuminen tai ainakin rajoittaa sitä sekä pienentää vahingon kustannuksia. Pykälän 3 kohdassa tavoitteeksi asetettaisiin vahinkojen seurausten korjaaminen niin, että ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle aiheutuvat haitat jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että öljy tai muu haitallinen aine kerättäisiin pois, rannat ja maat puhdistettaisiin ja turmeltunut ympäristö kunnostettaisiin vastaamaan mahdollisimman paljon aikaisemmin vallinnutta tasoa.

Laissa ehdotetaan säädettäväksi öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan johtamisesta ja johtovastuun siirtämisestä torjuntatilanteessa. Vastaavia säännöksiä ei ole voimassa olevassa alusjätelaissa eikä maa-alueiden öljyvahinkolaissa. Muutoksella halutaan selkeyttää eri viranomaisten tehtäviä, mutta niiden perusvastuita öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa ei esitetä muutettavaksi. Lakiesityksessä tarkennettaisiin myös torjuntaan osallistuvien merellisten viranomaisten, merivoimien, rajavartiolaitoksen ja Liikenteen turvallisuusviraston asemaa torjunnassa, vaikka käytännössä ei olekaan tässä suhteessa ilmennyt ongelmia. Pykälän 2

momentissa todettaisiinkin lain tavoitteeksi selkeyttää viranomaisten tehtävät ja vastuut öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa.

2 §. *Lain soveltamisala.* Ehdotetussa laissa säädettäisiin ennen muuta öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan käytännön suorittamisesta ja torjuntaan varautumisesta, mutta ei vahinkojen ennalta ehkäisemisestä. Lain soveltamisala vastaisi nykyistä maa-alueiden öljyvahinkolakia ja niitä voimassa olevan alusjätelain säännöksiä, jotka koskevat pilaantumisvahinkojen torjumista. Lain maantieteellinen ulottuvuus olisi myös sama kuin edellä mainituissa laeissa eli Suomen maa- ja vesialueet sekä talousvyöhyke. Ahvenenmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat ympäristönsuojelua. Koska Ahvenanmaalla on voimassa oma öljyvahinkojen torjuntaa koskeva maakuntalaki (landskapslag om bekämpande av oljeskador (1977:16)), ei tämä laki tulisi sovellettavaksi maakunnassa.

Pykälän 2 momentin mukaan alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa olisi tämän lain lisäksi noudatettava Suomea sitovia kansainvälisiä sopimuksia ja niissä sovittuja menettelyjä. Viittauksella tarkoitetaan voimassa olevia Helsingin sopimusta, Kööpenhaminan sopimusta, OPRC -yleissopimusta, Interventioyleissopimusta ja -pöytäkirjaa sekä Venäjän ja Viron kanssa tehtyjä kahdenvälisiä sopimuksia torjuntayhteistyöstä. Näiden sopimusten mukaisia menettelyjä on erityisesti noudatettava pyydettäessä torjunta-apua muiden maiden viranomaisilta. Vahingosta ilmoittamisessa muille jäsenmaille ja yhteistyössä vahingon torjumisessa on lisäksi otettava huomioon EU:n pelastuspalveluyhteistyön mekanismin perustamisesta tehty neuvoston päätös.

Pykälän 3 momentissa olisi selventävä viittaus pelastuslain soveltamiseen maa-alueilla tapahtuvien kemikaalivahinkojen torjuntatoiminnassa. Maa-alueella tapahtuvat kemikaalivahingot voivat aiheuttaa pilaantumista ympäristössä, mutta niiden torjumisesta ei ole voimassa erityislainsäädäntöä. Toiminta kuuluu tältä osin sisäasiainministeriön hallinnonalalle.

Pykälän 4 momentissa olisi selventävä viittaus siitä, että öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen ennaltaehkäisystä on säädetty erikseen. Ympäristövahinkojen ennaltaehkäisystä säädetään muun muassa laissa vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta, jäljempänä kemikaaliturvallisuuslaki (390/2005), ympäristönsuojelulaissa (86/2000), ehdotetussa uudessa merenkulun ympäristönsuojelulaissa sekä merilaissa.

3 §. *Määritelmät.* Pykälässä määriteltäisiin eräät lain soveltamisen kannalta tärkeät käsitteet.

Pykälän 1 kohdassa määriteltäisiin, mitä öljyllä tässä laissa tarkoitettaisiin. Määritelmän alkuosa olisi sama kuin nykyisen alusjätelain 2 a §:n 10 kohdassa ja ehdotetun uuden merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 §:n 31 kohdassa eli MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukainen. Sisällöllisesti vastaavanlaiset öljyn määritelmät on myös Suomea sitovissa kansainvälisissä öljyn ja muiden haitallisten aineiden torjuntayhteistyötä koskevissa Helsingin ja Kööpenhaminan sopimuksissa ja OPRC- yleissopimuksessa. Yleissopimukseen pohjautuvaan määritelmään lisättäisiin kuitenkin vielä öljypitoinen seos ja jäte, niin että kokonaisuus vastaisi paremmin myös maa-alueiden öljyvahinkolain 2 §:ää.

Kohdassa 2 määriteltäisiin muu haitallinen aine samalla tavalla kuin nykyisen torjuntaasetuksen 1 §:n 6 kohdassa. Määritelmä on laaja ja kattaa minkä tahansa muun mereen joutuneen aineen kuin mineraaliöljyn, kuten kemikaalit, kasvis- ja eläinrasvat, ravinteet ja lannoitteet. Määritelmää ei ole kytketty MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II ja III liitteiden määritelmiin tai muihinkaan IMO:n laatimiin koodeihin.

Pykälän 3 kohdassa määriteltäisiin alus viittaamalla ehdotetun uuden merenkulun ympäristönsuojelulain asianomaiseen pykälään ja kohtaan. Ehdotetun uuden merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 §:n 15 kohdan mukaan aluksella tarkoitetaan jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset, sekä kiinteää ja kelluvaa alustaa.

Pykälän 4 kohdassa maa-alueen öljyvahinko määriteltäisiin samalla tavalla kuin nykyisin maa-alueiden öljyvahinkolain 2 §:n 2 momentissa.

Pykälän 5 kohdassa määriteltäisiin Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä aluksesta aiheutuva alusöljyvahinko. Määritelmä vastaisi pääpiirteissään Helsingin sopimuksen 2 artiklan 9 kohdan pilaantumistapahtuman ja OPRC -yleissopimuksen 2 artiklan 2 kohdan öljyvahingon määritelmää. Alusöljyvahinko on käsitteenä tuttu jo nykyisestä alusjätelaista, mutta lain 12 §:n 1 momentin määrittely on epäsuora ja erittäin suppea.

Pykälän 6 kohdassa määriteltäisiin öljyvahinko yleiskäsitteenä, joka kattaa sekä maa-alueen öljyvahingon että alusöljyvahingon.

Pykälän 7 kohdassa määriteltäisiin aluskemikaalivahinko pääpiirteissään samalla tavalla kuin Helsingin sopimuksen 2 artiklan 9 kohdan pilaantumisvahinko ja OPRC- HNS pöytäkirjan 2 artiklan 1 kohdan pilaantumistapahtuma. Määritelmän mukaisesti kyse olisi vahingosta, joka aiheutuu merialueella eli Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Määritelmä vastaisi keskeisiltä osiltaan nykyisen alusjätelain 27 b §:n 1 momenttia.

Pykälän 8 kohdassa määriteltäisiin jälkitorjunta. Nykyisen alusjätelain 12 §:n 3 momentissa ja maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 3 momentissa säädetään jälkitorjunnasta huolehtimisesta, mutta käsitettä ei ole erikseen määritelty. Tässä laissa jälkitorjunnalla tarkoitettaisiin niitä öljyvahingon torjuntatoimia, jotka tehdään sen jälkeen kun öljyn maaperässä, pohjavedessä, pintavesissä ja rannoilla tapahtuva leviäminen on estetty. Vahingon rajoittaminen sisältäisi esimerkiksi vuodon tukkimisen, öljyn leviämisen estämisen puomituksin tai suojapumppauksen aloittamisella sekä kerättävissä olevan öljyn poistamisen tai käsittelemisen niin, ettei siitä aiheudu ympäristölle enempää pilaantumisen vaaraa. Torjunnan ensimmäisen vaiheen kiireellisten tehtävien jälkeen torjunnassa voidaan siirtyä jälkitorjuntavaiheeseen, joka ei edellytä nopeita toimenpiteitä ja voi jatkua pitkäänkin.

Ympäristönsuojelulain 7 §:ssä kielletään jätteen tai muun aineen jättäminen tai päästäminen maahan siten, että seurauksena on sellainen maaperän laadun huononeminen, josta voi aiheutua vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle, viihtyisyyden melkoista vähentymistä tai muu niihin verrattava yleisen tai yksityisen edun loukkaus. Lain 8 § sisältää vastaavasti pohjaveden pilaamiskiellon. Maaperän ja pohjaveden puhdistamisvelvollisuudesta säädetään lain 75 §:ssä. Ensisijainen puhdistamisvelvollinen on pilaantumisen aiheuttaja, mutta jos tätä ei saada selville, tavoiteta tai saada täyttämään velvollisuuttaan, voi alueen haltija ja viimekädessä kunta joutua vastaamaan kunnostuksesta.

Öljyvahingossa likaantunut maaperä ja pohjavesi pyritään torjuntatilanteessa keräämään mahdollisimman tarkasti pois ja estämään öljyn leviäminen laajemmalle alueelle. Pilaantuminen saattaa joissakin tilanteissa olla kuitenkin niin vakava tai laaja-alainen taikka luonnonolosuhteet kohteessa voivat olla niin vaikeat, että vaikka öljyn leviäminen pystyttäisiinkin estämään tai sitä merkittävästi hidastamaan, ei torjuntatoimin kuitenkaan päästä ympäristön kunnostamisen suhteen hyvään lopputulokseen. Tällaisissa tilanteissa jälkitorjunnasta huolehtiva viranomainen joutuu lopettamaan torjunnan ja kohteen kunnostamista jatketaan ympäristönsuojelulain säännösten mukaisesti. Samaan tilanteeseen joudutaan myös silloin, jos öljyvahingon yhteydessä kohteessa havaitaan olevan jälkiä jo vanhemmasta vahingosta. Kun viimeksi tapahtuneen vuodon seuraukset on pystytty rajoittamaan ja vuotanut öljy on kerätty talteen, siirtyy kohteen jatkotoimenpiteet hoidettavaksi ympäristönsuojelulain säätämällä tavalla.

Vahingonkorvausoikeuden yleisten periaatteiden mukaisesti vahingon johdosta vaurioitunut vesialue, rannikko, maaperä tai pohjavesi pitäisi palauttaa mahdollisuuksien mukaan ennen vahinkoa edeltäneeseen tilaan eli ennallistaa. Ympäristövahinkojen ennallistamiskustannukset ovat korvaukseen oikeuttavia menoja. Jos ennallistamista ei voida täysin toteuttaa, aiheutunut haitta on kuitenkin yleensä korvattava. Ei voida kuitenkaan pitää perusteltuna, että öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta vastaavat viranomaiset olisivat velvollisia huolehtimaan vahinkojen torjunnan jälkeisistä ennallistamistöistä. Tämä periaate on todettu kumottavaksi ehdotettavan maa-alueiden öljyvahinkolain 7 §:n 2 momentissa ja se ehdotetaan otettavaksi yleisempänä tämän lain 19 §:n 1 momenttiin. Sen mukaan torjuntatyöt mukaan lukien jälkitorjunta on suoritettava niin, ettei

ympäristön ennallistamista tarpeettomasti vaikeuteta. Ennallistamista ei siis ole pidetty eikä ole tarkoitus jatkossakaan katsoa osaksi viranomaisten suorittamaa jälkitorjuntaa.

Pykälän 9 kohdassa määriteltäisiin VTS-viranomainen, jolla tarkoitetaan alusliikennepalvelulaissa (623/2005) määriteltyä Liikenneviraston yksikköä, joka ylläpitää alusliikennepalvelua.

2 luku Viranomaiset ja niiden tehtävät

4 §. *Ympäristöministeriön tehtävät.* Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunta on ympäristöhallinnon alan tehtävä ja ministeriölle kuuluu alan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen. Pykälä vastaisi asiallisesti nykyistä maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 1 momenttia ja alusjätelain 12 §:n 1 momenttia.

5 §. *Suomen ympäristökeskuksen tehtävät.* Suomen ympäristökeskuksen tehtävistä säädettäisiin 1 momentissa pääasiassa samalla tavalla kuin nykyisin maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 1 momentissa ja alusjätelain 12 §:n 1 momentissa. Velvollisuudesta järjestää ja kehittää öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen ammatillista jatko- ja täydennyskoulutusta säädettäisiin kuitenkin nyt ensimmäisen kerran. Suomen ympäristökeskus järjestää nykyisinkin vähäisessä määrin pelastustoimen alueille ja merellisille yhteistyöviranomaisille koulutuspäiviä lähinnä öljyvahinkojen torjunnasta. Pelastustoimen ammatillista peruskoulutusta annetaan Pelastusopistossa Kuopiossa ja Helsingin Pelastuskoulussa, mutta ympäristövahinkojen torjuntaan liittyvän koulutuksen osuus opetusohjelmissa on pieni. Pelastustoimen alueet järjestävät henkilökuntansa öljyntorjunnan lisäkoulutuksen itse tai ostavat sen alan järjestöiltä. Suomen ympäristökeskus on puolestaan järjestänyt merivoimien, rajavartiolaitoksen ja Varustamoliikelaitoksen aluksilla toimivalle henkilökunnalle alan lisäkoulutusta. Suomen ympäristökeskuksen olisi jatkossa huolehdittava siitä, että kaikille öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisten palveluksessa oleville olisi tarjolla ammatillista jatko- ja täydennyskoulutusta. Käytännössä Suomen ympäristökeskus ei voisi itse merkittävästi lisätä koulutuksen antamista, mutta asiantuntijaviranomaisena se voisi ohjata palveluntuottajia riittävän ja laadukkaan koulutuksen järjestämisessä.

Pykälän 1 momentin mukaan Suomen ympäristökeskus myös vastaisi valtion riittävän alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntavalmiuden hankkimisesta ja ylläpitämisestä ostamalla torjuntakalustoa valtion varastoihin ja hankkimalla yhteistyössä valtion merellisten viranomaisten, lähinnä merivoimien ja rajavartiolaitoksen kanssa aluskalustoa torjuntatehtäviin. Nykyisen alusjätelain 15 §:n mukaan Suomen ympäristökeskus hankkii valtion puolesta torjuntakalustoa riskialttiisiin kohteisiin ja voi myös luovuttaa hankkimaansa kalustoa eri viranomaisten, Varustamoliikelaitoksen, alueen pelastustoimen ja eräiden muiden tahojen hallintaan. Käytäntö on viime vuosina muuttunut niin, että useimmissa tapauksissa Suomen ympäristökeskus sopii uushankintojen tekemisestä yhteistyöviranomaisen kanssa siten, että kalusto hankitaan suoraan asianomaisen yhteistyökumppanin omistukseen. Valtion varastoihin hankittua kalustoa puolestaan luovutetaan muiden viranomaisten käyttöön tarpeen mukaan. Valtion torjuntavalmiuden hankkimisesta ja ylläpidosta säädettäisiin yleisellä tasolla ja nykyisen alusjätelain 15 §:n kaltaista säännöstä ei enää sisällytettäisi tähän lakiin.

Pykälän 2 momentin mukaan Suomen ympäristökeskus vastaisi alusöljyvahinkojen torjunnasta Suomen vesialueella aavalla selällä ja talousvyöhykkeellä kuten nykyisen alusjätelain 19 §:n 1 momentissakin säädetään. Aava selkä on alusjätelaissa vakiintunut käsite, jota ei kuitenkaan ole koskaan määritelty. Öljyvahinkojen torjunnassa aavalla selällä perinteisesti tarkoitetaan sitä osaa vesialueesta, jolla toimiminen pelastustoimen alueiden suurimmilla, noin 15 metriä pitkillä veneillä ei käytännön meriolosuhteiden vuoksi ole mahdollista. Yleensä aavalla selällä tarkoitetaan avomerta ja ulkosaaristoa, mutta sellainen voi olla myös muu laaja ja avoin merialue.

Pykälän 3 momentin mukaan Suomen ympäristökeskus vastaisi myös eräissä muissa tapauksissa suurten ja laaja-alaisten alusöljyvahinkojen torjunnasta, pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 19 §:n 1 momenttia. Pykälän 4 momentin mukaan Suomen ympäristökes-

kus vastaisi aluskemikaalivahinkojen torjunnasta, pykälä vastaa nykyisen alusjätelain 27 b §:n 4 momenttia.

6 §. *Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tehtävät.* Toimivaltaisten elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tehtävänä olisi ohjata ja valvoa öljyvahinkojen torjunnan järjestämistä alueellaan. Säännös vastaa näiltä osin maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 1 momenttia ja alusjätelain 12 §:n 1 momenttia. Öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmien vahvistamisesta säädettäisiin nyt laissa torjunta-asetuksen 4 §:n asemasta.

Nykyisen lainsäädännön mukaan alueellisen ympäristökeskuksen on tarvittaessa osallistuttava öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan. Käytännössä osallistumismahdollisuudet ovat kuitenkin olleet hyvin rajalliset ja sen vuoksi pykälän sanamuotoa ehdotetaan tarkennettavaksi. Alueellisen ympäristökeskuksen velvollisuudeksi öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa säädettäisiin asiantuntija-avun ja mahdollisuuksien mukaan muunkin avun antaminen muille torjuntaviranomaisille. Kyseeseen tulisivat lähinnä asiantuntijan neuvot, näytteenotto, laboratoriotutkimukset ja kaluston luovuttaminen valtion alueellisista öljyntorjuntavarastoista. Muutoksella saatettaisiin lainsäädäntö vastaamaan nykyistä tilannetta ja ympäristökeskusten todellisia toimintamahdollisuuksia.

7 §. *Alueen pelastustoimen tehtävät öljyvahinkojen torjunnassa.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin alueen pelastustoimen tehtävistä samalla tavalla kuin nykyisen maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 2 momentissa ja nykyisen alusjätelain 12 §:n 1 momentissa. Alueen pelastustoimi vastaisi öljyvahinkojen torjunnasta omalla maa- ja vesialueellaan.

Alueen pelastustoimen tehtävänä olisi ohjata alueellaan öljyvahinkojen torjuntaan varautumista laissa jäljempänä säädettävällä tavalla. Käytännössä tämä merkitsisi öljyn ja muiden haitallisten aineiden varastoijien ja sataman pitäjän neuvomista lain 14—16 §:n mukaisissa torjuntakaluston hankinnoissa ja varautumissuunnitelmien tekemisessä. Vaikka säännös on öljyntorjuntalainsäädännössä uusi, ovat alueelliset pelastuslaitokset jo käytännössä tehneet neuvontatyötä laitoksissa tekemiensä muiden tarkastusten yhteydessä. Pelastuslaissa säädetyt palotarkastukset ja kemikaaliturvallisuuslain mukaiset suuronnettomuuden vaaraa aiheuttavien laitosten tarkastukset kohdistuvat osaksi samoihin laitoksiin, joita nyt annettava uusi säännös koskisi. Säännöksen tarkoitus on varmistaa varastolaitosten vahinkoriskien ja vahinkoihin varautumisen mahdollisimman kokonaisvaltainen tarkastelu.

Pykälän 2 momentti vastaisi voimassa olevan alusjätelain 27 b §:n 4 momentin säännöstä alueen pelastustoimen velvollisuudesta osallistua aluskemikaalivahingon torjuntaan, käytännössä osallistuminen tarkoittaisi henkilökunnan ja kaluston antamista torjuntaviranomaisen käyttöön. Alueen pelastustoimi ei kuitenkaan olisi tämän lain mukaan aluskemikaalivahinkojen varsinainen torjuntaviranomainen, minkä vuoksi sillä olisi lakisääteisten tehtäviensä niin vaatiessa mahdollisuus olla osallistumatta torjuntatehtävään. Tätä koskeva säännös olisi ympäristövahinkojen torjuntaa koskevassa lainsäädännössä uusi, mutta vastaisi jo nyt käytännössä vallitsevaa tilannetta.

8 §. *Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan osallistuvat viranomaiset.* Pykälässä täsmennettäisiin alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan merkittävästi osallistuvien viranomaisten asemaa. Liikenteen turvallisuusviraston, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen kannalta muutos olisi tosiasiassa pieni, sillä ne ovat nyt jo ottaneet ympäristövahinkojen torjunnan kiinteämmin osaksi toimintaansa. Erityisesti tämä pitää paikkansa rajavartiolaitoksen suhteen. Torjuntaan osallistuvalla viranomaisella olisi lain ehdotetun 10 §:n mukaan torjuntaviranomaisen asema, mikä merkitsisi oikeutta käyttää torjuntatilanteessa laissa säädettyjä valtuuksia. Rajavartiolaitos osallistuisi kuitenkin vain merialueilla tapahtuvien vahinkojen torjuntaan, koska sillä ei ole aluskalustoa sisämaan vesistöissä.

Torjuntatehtäviin osallistuminen olisi 1 momentissa mainittujen viranomaisten lakisääteinen tehtävä ja alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunta olisi otettava huomioon niiden toiminnan suunnittelussa. Nykyisen alusjätelain 31 §:ssä Merenkulkulaitos, puolustusvoimat ja rajavartiolaitos on mainittu virka-apuviranomaisina. Pääasiallisen tehtävänsä vuoksi mainittujen viranomaisten aluk-

set liikkuvat kuitenkin paljon merellä ja voivat ensimmäisenä saapua myös vahinkopaikalle. Tämän vuoksi on pidetty tarkoituksenmukaisena, että ne voisivat tarvittaessa heti aloittaa torjuntatoimet ja käyttää torjuntaviranomaisen valtuuksia tarvitsematta odottaa Suomen ympäristökeskukselta virka-apupyyntöä. Puolustusvoimissa torjuntaan osallistuvan viranomaisen asema koskisi merivoimia, jolla on käytössään kaksi öljyvahinkojen torjuntaan soveltuvaa alusta, Hylje ja Halli. Muuten puolustusvoimat antaisi ympäristövahinkojen torjunnassa virka-apua ensisijassa kuljetus- ja huoltotehtävissä ja rantojen puhdistamisessa.

Puolustusvoimilla ja rajavartiolaitoksella on hallinnassaan aluksia, jotka on varusteltu öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan merialueilla. Merenkululaitos on osallistunut öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan lähinnä väylänhoitoaluksillaan, mutta vuonna 2004 toteutetun organisaatiouudistuksen seurauksena laivaluokan väylänhoitoalukset siirtyivät valtion liikelaitoksena toimivaan Varustamoliikelaitokseen. Suomen ympäristökeskus on tehnyt puolustusvoimien, rajavartiolaitoksen ja Varustamoliikelaitoksen kanssa sopimukset yhteistyöstä alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa. Suomen ympäristökeskus korvaa sopimusten perusteella yhteistyöviranomaisille alusten harjoituksiin ja torjuntaan käyttämisestä aiheutuvat kulut. Järjestelmä on yksi muoto pilaaja maksaa –periaatteesta. Ympäristövahinkojen torjunnasta aiheutuneet kustannukset Suomen ympäristökeskus perii vahingosta vastuussa olevalta. Merenkulkulaitos osallistuu tällä hetkellä ympäristövahinkojen torjuntaan lähinnä merenkulun ja meriliikenteen asiantuntijana eikä niinkään operatiivisena viranomaisena. Merenkulkulaitoksella on tietoa muun muassa merikartoista ja –väylistä, aluksista ja niiden rakenteesta. Lisäksi Merenkulkulaitoksen yksikkö toimii VTS-viranomaisena, joka ohjaa ja valvoo alusliikennettä. Merenkulkulaitoksen sisäisen tuotannon yksiköllä on hallinnassaan pieniä väylä-aluksia, joita ei kuitenkaan ole erikoisvarusteltu ympäristövahinkojen torjuntaan. Merenkulkulaitoksen sisäinen tuotanto on tarkoitus yhtiöittää liikennehallinnon virastouudistuksen yhteydessä 1 päivästä tammikuuta 2010 lähtien valtion yksin omistamaksi osakeyhtiöksi.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen olisi ryhdyttävä pikaisesti valmiutensa edellyttämiin toimiin alusöljy- tai aluskemikaalivahingon havaittuaan tai vahingosta tiedon saatuaan. Säädös vastaa nykyisen alusjätelain 31 §:n 1 momentissa ilmaistua periaatetta. Koska kaikilla mainituilla viranomaisilla on myös muita lakisääteisiä tehtäviä, torjuntavelvollisuuden edellytykseksi kuitenkin säädettäisiin, ettei viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittaminen saisi merkittävällä tavalla vaarantua torjuntatehtävän vuoksi. Asiaan liittyvä intressipunninta ja päätöksenteko olisi luonnollisesti suhteutettava torjuntatilanteen vakavuuteen ja luonteeseen sekä muihin käsillä oleviin tosiseikkoihin. Rajavartiolaitos esimerkiksi on maan johtava meripelastusviranomainen. Tämän vuoksi merellä vaarassa olevien ihmisten etsiminen ja pelastaminen voisi käytännössä rajoittaa laitoksen mahdollisuuksia osallistua alusympäristövahinkojen torjuntaan.

Ehdotetun liikennehallinnon virastouudistuksen yhteydessä nykyinen Varustamoliikelaitos on tarkoitus yhtiöittää 1 päivästä tammikuuta 2010 lähtien. Samalla Varustamoliikelaitoksen öljyntorjuntaan liittyvät tehtävät siirrettäisiin Merenkulkulaitoksen sisäisen tuotannon yhtiöittämisen yhteydessä perustettavalle valtion kokonaan omistamalle osakeyhtiölle, ja nykyistä toimintaa jatkettaisiin sopimusperusteisena, kuten tähänkin asti on tehty. Hallituksen esityksessä laiksi Merenkulkulaitoksen tuotantotoiminnan muuttamisesta osakeyhtiöksi (144/2009) mukaan yhtiön toimialana on ympäristövahinkojen ehkäisemiseen ja torjuntaan liittyvät tehtävät.

9 §. *Kunnan tehtävät öljyvahinkojen torjunnassa.* Pykälä vastaisi pääosin nykyistä maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 3 momenttia ja nykyisen alusjätelain 12 §:n 3 momenttia. Kunnan tehtävistä öljyvahinkojen torjunnassa ja jälkitorjunnassa säädettäisiin kuitenkin nykyistä täsmällisemmin.

Pykälässä säädettäisiin voimassa olevien säännösten mukaisesti, että kunta vastaisi tarvittaessa öljyvahinkojen jälkitorjunnasta alueellaan. Kunnan eri viranomaisten ja lai-

tosten tulisi lisäksi tarvittaessa osallistua öljyvahinkojen torjuntaan. Pelastustoimen alueuudistuksen voimaantulon jälkeen on käytännössä ollut jonkin verran epäselvyyttä alueen pelastustoimen ja kunnan tehtävien jakautumisesta öljyvahinkojen torjunnassa. Pelastuslaitos on saattanut tulkita tilanteen vahinkopaikalla sellaiseksi, että vahingon torjuminen ei pelastuslaitoksen käytössä olevin keinoin ole enää mahdollista ja muu alueen puhdistaminen vaatii niin pitkäkestoisia toimia, että pelastuslaitos nopean toiminnan yksikkönä ei voi sitoutua siihen. Kun monet kunnat ovat järjestäneet rakentamis- ja kunnossapitopalvelunsa ostopalvelujen kautta, kasvaa mahdollisuus, että vahingon torjumisen loppuunsaattamisesta ei tällaisessa tapauksessa todellisuudessa huolehdi kukaan. Tilannetta on tässä laissa pyritty selkeyttämään jälkitorjunnan määritelmän, kunnan tehtävien täsmentämisen ja johtovastuun siirtoa ja torjuntatöiden lopettamista koskevien säännösten avulla.

Öljyvahingon torjuntaan kuuluvat sekä alkuvaiheen toimet vahingon laajenemisen ehkäisemiseksi että mahdollisesti pitkäänkin jatkuvat puhdistamis- ja ennallistamistyöt. Alkuvaiheessa pyritään ensin estämään öljyn kulkeutuminen maaperässä, pohjavedessä, pintavesissä ja rannoilla. Torjunta tapahtuu poistamalla talteen kerättävissä oleva öljy tai käsittelemällä jäljelle jäävä öljy niin ettei siitä voi enää aiheutua likaantumisen leviämistä. Laaja-alaisen vahingon torjunnassa tarvitaan lisäksi sellaisia toimenpiteitä kuin tilanteen seuranta ja kartoitus, vahinkojen arviointi sekä jätteiden kuljetus ja haitattomaksi tekeminen. Vahingon suuruudesta riippuu, kestääkö alkuvaiheen torjunta tunteja, päiviä vai viikkoja. Pienissä vahingoissa pelastuslaitos tukkii öljyvuodon ja kerää maahan tai veteen kulkeutuneen öljyn pois, eikä varsinaisia vahingon jälkitorjuntatoimenpiteitä tarvita. Jälkitorjunta on osa öljyvahinkojen torjuntaa, ja se voi kestää pitkäänkin, jos esimerkiksi öljysäiliön vuoto tai täyttövahinko on aiheuttanut pohjaveden pilaantumisen ja edellyttää pitkäkestoista suojapumppausta. Myös alusöljyvahingoissa öljyn, likaantuneiden eläinten ja erilaisen jätteen kerääminen rannoilta voi jatkua viikkojen ja kuukausien ajan. Näissä tilanteissa ei aina ole tarkoituksenmukaista sitoa pelastuslaitosten henkilökuntaa ympäristön kunnostustehtäviin, minkä vuoksi esitetään kunnan vastuun täsmentämistä öljyvahingon jälkitorjunnassa. Kunnan olisi tarvittaessa vastattava vahingon jälkitorjunnasta alueellaan. Tehtävä voitaisiin myös sopia hoidettavan keskitetysti yhden tai useamman kunnan voimin taikka pelastuslaitos voisi ottaa huolehtiakseen myös torjunnan tästä osuudesta. Akuutin öljyvahingon torjunnassa kunnan viranomaisten ja laitosten osallistumisvelvoite saattaisi käytännössä merkitä esimerkiksi kunnan ympäristösihteerin, vesilaitoksen ja teknisen toimen antamaa apua pelastustoimen alueelle.

10 §. *Torjuntaviranomaiset.* Pykälässä lueteltaisiin lain tarkoittamat öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaiset. Pykälä vastaisi pääosin nykyisen maa-alueiden öljyvahinkolain ja nykyisen alusjätelain säännöksiä. Koska laissa ehdotetaan säädettäväksi nykyistä tarkemmin kunnan velvollisuudesta hoitaa öljyvahinkojen jälkitorjuntaa ja Liikenteen turvallisuusviraston, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen osallistumisesta alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan, olisi kuitenkin tarpeen täsmentää erityisesti näiden viranomaisten johtovastuut öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa. Torjuntaviranomaisen asema antaa viranomaiselle merkittäviä oikeuksia ja velvoitteita, joista säädettäisiin myöhemmin tässä laissa. Pykälässä mainitut viranomaiset olisivat ensisijaisesti vastuussa öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntatehtävistä sen mukaan kuin laissa niiden tehtäväksi säädettäisiin.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan Suomen ympäristökeskus ja sen asettama torjuntatöiden johtaja olisivat alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisia. Säännös vastaisi nykyisen alusjätelain 13 §:n 1 momentin 1 ja 2 kohtia sekä 27 b §:n 4 momenttia.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan torjuntaviranomaisia öljyvahinkojen torjunnassa olisivat alueen pelastustoimen pelastusviranomainen ja torjuntatöitä johtava muu pelastuslain 44 §:n 1 momentissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja. Säännös vastaisi asiallisesti nykyisen alusjätelain 13 §:n 1 momentin 4 kohtaa ja maa-alueiden öljyvahinkolain

6 §:n 1 momenttia. Nykyisen lainsäädännön torjuntatyötä johtavan pelastustoimen johtajan määritelmä on korvattu täsmällisemmällä ja pelastuslain käsitteistöä vastaavalla käsitteellä torjuntatöitä johtava muu pelastuslain 44 §:n 1 momentissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja. Käytännössä säännös varmistaisi sen, että myös vapaapalokunnan esimies voisi toimia torjuntaviranomaisena siihen saakka, kun pelastusviranomainen on ottanut tehtävän johtaakseen. Pelastuslain 4 §:n 2 momentin mukaan pelastustoimen alueen pelastusviranomaisia ovat sen ylin viranhaltija ja alueen määräämät muut pelastustoimen viranhaltijat sekä alueen pelastustoimen asianomainen monijäseninen toimielin.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan torjuntaviranomainen öljyvahinkojen jälkitorjunnassa olisi myös kunta ja kunnan määräämä viranomainen. Pelastustoimen alueellistamisen vuoksi tehtyjen alusjätelain ja maa-alueiden öljyvahinkolain muutosten jälkeen kunnalla ja sen nimetyllä viranomaisella taikka torjuntatöiden johtajalla ei ole ollut torjuntaviranomaisen asemaa, joka siis nyt osittain palautettaisiin. Koska kunta vastaisi tarvittaessa vain öljyvahinkojen jälkitorjunnasta, myös torjuntaviranomaisen asema rajoitettaisiin koskemaan vain jälkitorjuntatilanteita. Ensivaiheen torjuntaan kunta osallistuisi tarvittaessa muun torjuntaviranomaisen alaisuudessa.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto, puolustusvoimat ja rajavartiolaitos olisivat laissa tarkoitettuja torjuntaviranomaisia tilanteissa, joissa ne ovat ryhtyneet alusöljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjuntaan. Tässä yhteydessä tarkoitettaisiin erityisesti 8 §:ssä säänneltyjä tilanteita, joissa mainitut viranomaiset ovat oma-aloitteisesti ryhtyneen vahingon torjuntaan jo ennen Suomen ympäristökeskusta tai alueen pelastustoimea. Säännös poistaisi epävarmuuden sen suhteen, voivatko Liikenteen turvallisuusvirasto, puolustusvoimat eli käytännössä merivoimat ja rajavartiolaitos käyttää näissä tilanteissa lainsäädännön torjuntaviranomaisille antamia erityisoikeuksia. Torjuntaviranomaisen asema ei päättyisi siihen, kun alueen pelastustoimi tai Suomen ympäristökeskus ottaisi vastuun meneillään olevasta tehtävästä, mutta toiminta jatkuisi sen jälkeen torjuntatöiden johtajan johtovallan alaisena.

Pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus olisi lain tarkoittama torjuntaviranomainen öljyvahinkojen torjunnassa. Säännös vastaisi nykyisen alusjätelain 13 §:n 3 kohtaa ja maa-alueiden öljyvahinkolain 6 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentin mukaan torjuntatöitä johtava henkilö olisi tehtävässään virkavastuun alainen. 1 momentin 4 kohdan mukaan öljyvahingon torjuntaviranomaisena voisi toimia alueen sopimuspalokuntaan kuuluva henkilö siihen saakka, kun pelastusviranomainen ottaa toiminnan johtaakseen. Näissä tapauksissa torjuntaviranomainen voisi olla muukin henkilö kuin virkamies. Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja voisi olla joku muu kuin virkamies. Koska torjuntaviranomainen käyttää tehtävässään julkista valtaa, ehdotetaan pykälän 2 momentissa rikosoikeudellisen virkavastuun ulottamista mainittuihin henkilöihin. Torjuntatöiden johtajan vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Sen mukaisesti varsinaisella viranomaisella olisi yleensä niin sanottu isännänvastuu.

11 §. *Virka-apuviranomaiset.* Pykälässä velvoitettaisiin valtion viranomaiset pyydettäessä antamaan mahdollisuuksiensa mukaan virka-apua öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisille. Virka-apuviranomaisia ei mainittaisi nimeltä, käytäntö vastaisi nykyisen maa-alueiden öljyvahinkolain 6 §:n 2 momenttia. Voimassa olevan alusjätelain 31 §:n 1 momentissa alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa virka-apuviranomaisiksi nimetään Rajavartiolaitos, puolustusvoimat, Merenkulkulaitos, Ilmatieteen laitos, poliisi, lääninhallitus ja Tiehallinto. Tämän lain 8 § mukaan velvollisia oma-aloitteisesti osallistumaan alusöljyja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan olisivat Liikenteen turvallisuusvirasto, puolustusvoimat ja rajavartiolaitos, eikä niiltä siinä tehtävässä olisi siis tarpeen pyytää virka-apua. Osallistumisvelvollisuus koskisi kuitenkin puolustusvoimista ainoastaan merivoimia eli maa- ja ilmavoimilta olisi edelleen tarvittaessa pyydettävä virka-apua. Toisaalta

edellä 8 §:ssä säädetty osallistumisvelvollisuus ei koskisi maa-alueilla tapahtuvia öljyvahinkoja, minkä vuoksi niissä tilanteissa myös merivoimilta, rajavartiolaitokselta ja Liikenteen turvallisuusvirastolta olisi erikseen pyydettävä virka-apua.

Virka-apuvirnaomaisina voisivat yleisimmin tulla kysymykseen Ilmatieteen laitos, Geologian tutkimuskeskus, Metsähallitus, Ilmailulaitos, Maanmittauslaitos, Liikennevirasto, Elintarviketurvallisuusvirasto, aluehallintovirastot ja poliisi. Virka-apuviranomaisten tehtävistä ei säädettäisi tässä laissa erikseen, vaan annettava apu riippuisi kunkin viranomaisen laissa säädetyistä tehtävistä.

Pykälässä säädettäisiin lisäksi, että sama velvollisuus avustaa öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisia kuin on valtion viranomaisilla, on myös luotsausliikelaitoksesta annetussa laissa (938/2003) tarkoitetulla liikelaitoksella. Torjuntaviranomaisilla olisi tehtävässään mahdollisuus saada luotsausliikelaitokselta käyttöönsä laitoksen henkilökuntaa kuten luotseja, kalustoa ja tiloja.

3 luku Öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmat

12 §. *Alueen pelastustoimen öljyntorjuntasuunnitelma.* Pykälän 1 momentti vastaa maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 2 momenttia, nykyisen alusjätelain 12 §:n 2 momenttia sekä öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetun asetuksen 2 §:n 1 momenttia. Siinä säädettäisiin myös kunnan velvollisuudesta toimittaa alueen pelastustoimelle tiedot jälkivahinkojen torjuntaan osallistuvista viranomaisista ja laitoksista, jotta ne voitaisiin sisällyttää torjuntasuunnitelmaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin öljyntorjuntasuunnitelman pääkohdista. Luettelo suunnitelmassa käsiteltävistä aiheista vastaa otsikkotasolla nykyisen öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetun asetuksen 2 §:n 2 momentissa yksityiskohtaisesti kuvattua suunnitelman sisältöä.

Tarkemmat säännökset suunnitelman sisällöstä, laatimisesta, hyväksymisestä ja tarkistamisesta annettaisiin pykälän 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella. Nykyisin vastaavat säännökset ovat öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetussa asetuksessa.

13 §. *Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelma.* Pykälän 1 momentti vastaa nykyisen alusjätelain 31 §:n 2 momentin ja torjunta-asetuksen 2 §:n 1 momentin säännöksiä. Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisten olisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen johdolla laadittava suunnitelma yhteistyöstä vahinkojen torjuntatyössä. Nykyisen alusjätelain viittaus suunnitelman laatimisesta yhdessä 31 §:n 1 momentissa lueteltujen virka-apuviranomaisten kanssa on jätetty tarpeettomana pois, sillä yhteistyötahot määräytyvät käytännössä kullakin suunnitelma-alueella paikallisten olosuhteiden ja tarpeiden mukaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yhteistyösuunnitelman pääkohdista, jotka yleisellä tasolla vastaavat nykyisen torjunta-asetuksen 7 §:ää. Tarkemmat säännökset suunnitelman sisällöstä, sen käsittelystä sekä suunnittelussa noudatettavasta aluejaosta ja suunnitelman laadinnasta vastaavasta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta annettaisiin 3 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella. Nykyisin suunnitelman sisällöstä ja käsittelystä säädetään öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annetun asetuksen 3 luvussa. Vastaavasti yhteistoimintasuunnitelman aluejaosta ja suunnitelman laadintaa johtavasta ympäristökeskuksesta säädetään ympäristöministeriön 27 päivänä heinäkuuta 2000 (706/2000) antamassa asetuksessa. Sen mukaan Suomenlahden, Saaristomeren, Pohjanlahden ja Saimaan syväväylän alueelle laaditaan kullekin oma suunnitelmansa.

4 luku Öljyn varastoijan ja sataman pitäjän velvollisuudet

14 §. *Öljyvaraston perustorjuntavalmius.* Pykälän 1 ja 2 momentti vastaisivat maa-alueiden öljyvahinkolain 4 §:n 2 momenttia ja torjunta-asetuksen 11 §:ää.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan sääntelyn ulkopuolelle jätettäväksi jakeluasemat ja niiden torjuntavalmius, koska niistä on sää-

detty erikseen kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa (390/2005). Lain voimaantulosta annetun säännöksen (138 §) perusteella on edelleen voimassa vanhemman lainsäädännön perusteella annettu kauppa- ja teollisuusministeriön päätös vaarallisten kemikaalien käsittelystä ja varastoinnista jakeluasemilla (415/1998). Jakeluasemapäätöksen 37 §:n mukaan jakeluasemalla tulee olla imeytysainetta ja muuta kalustoa vuotojen leviämisen estämistä ja keräämistä varten. Sääntelyä voidaan pitää riittävänä, eikä tässä laissa tarvitse säätää jakeluasemille lisävelvoitteita perustorjuntavalmiuden hankkimisesta.

15 §. *Suuren öljyvaraston torjuntavalmius.* Pykälä vastaisi pääpiirteissään nykyisen torjunta-asetuksen 12 §:ää ja sitä sovellettaisiin varastoihin, jotka eivät sijaitse rannikkoalueilla. Varastoijan olisi kuitenkin öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmaa laatiessaan kuultava alueen pelastustointa. Vastaavaa velvoitetta ei voimassa olevassa lainsäädännössä ole, mutta käytännössä pelastuslaitosten kanssa on tehty yhteistyötä pelastuslain 9 §:n mukaisten pelastussuunnitelmien ja maa-alueiden öljyvahinkolain 5 §:n 2 momentin sekä nykyisen alusjätelain 12 §:n 2 momentin mukaisen alueen öljyntorjuntasuunnitelman laatimisen yhteydessä. Lisäksi laissa ehdotetaan säädettäväksi varastoijan velvollisuudesta hankkia öljyntorjuntakalustoa sen lisäksi, mitä varastoijalta edellytettäisiin lain 14 §:ssä. Sama velvollisuus tulee epäsuorasti ilmi nykyisen öljyntorjunta-asetuksen 11 ja 12 §:ssä. Suurilta öljyvarastoilta edellytetään ensisijassa toimia vahingon rajoittamiseksi ja leviämisen estämiseksi sekä tilanteen hallitsemiseksi siihen asti kun viranomaiset ottavat torjuntatyön johtaakseen ja hoitaakseen.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkempia säännöksiä suunnitelmasta ja tarvittavasta torjuntakalustosta. Nykyisen torjunta-asetuksen 12 §:n mukaan suunnitelmasta tulee käydä muun muassa ilmi torjuntatyöstä vastaava henkilö, öljyvahinkojen torjuntaan perehtynyt henkilöstö, käytettävissä oleva torjuntakalusto ja tarvikkeet samoin kuin tarvittaessa paikka, johon vahinkotapauksessa kiireellisesti poistettavaa öljyä voidaan väliaikaisesti sijoittaa. Vastaavanlainen pykälä on tarkoitus sisällyttää uuteen valtioneuvoston asetukseen.

16 §. *Sataman ja laitoksen torjuntavalmius.* Pykälässä säädettäisiin sataman ja rannikkoalueella olevan öljyä ja muuta vaarallista ainetta varastoivan laitoksen varautumisesta. Pykälän 1 momentti vastaisi pääosin nykyisen alusjätelain 14 §:n 1 momenttia, mutta velvollisuus laatia torjuntasuunnitelma ja hankkia torjuntakalustoa laajennettaisiin nyt koskemaan myös satamia ja varastoja, joissa käsitellään muita haitallisia aineita. Säännöksen ulottaminen koskemaan myös muita kuin öljytuotteita perustuu OPRC-HNS -pöytäkirjan 3 artiklan 2 kohtaan. Tarkoituksena on varautua vahinkoihin, joissa muuta haitallista ainetta vuotaa mereen rannikkoalueella sijaitsevasta varastosta taikka puretaessa tai lastattaessa laivaa satamassa. Näissä tilanteissa tarvittavat pelastustoimet ovat samanlaisia kuin merialueilla tapahtuvassa aluskemikaalivahingon torjunnassa.

Sataman ja teollisuus- ja varastolaitoksen määritelmiä on pykälässä täsmennetty. Sen sijaan että varautumisvelvollisuus koskisi satamia, joissa säännöllisesti käy säiliöaluksia tai runsaasti muita aluksia, koskisi se nyt satamia, jotka on pääasiassa tarkoitettu kauppamerenkulun käyttöön. Vastaavasti öljyä tai muuta haitallista ainetta varastoivan laitoksen velvoitteet sidottaisiin nykyisen väljän kriteerin sijasta tarkasti ilmaistuun varastoitavan öljyn tai muun haitallisen aineen määrään, joka olisi miljoona litraa tai enemmän, eli raja olisi sama kuin lain 15 §:ssäkin. Teollisuus- ja varastolaitoksia ei enää laissa mainittaisi erikseen vaan molemmat sisältyisivät varastoivan laitoksen käsitteeseen. Jotakin pieniä yksiköitä lukuun ottamatta Suomessa ei enää ole alusten korjauksia suorittavia telakoita, eikä niitä enää pidetä tarpeellisena mainita tässä pykälässä. Pienten korjaustelakoiden vahinkotilanteiden torjunnasta vastaa alueen pelastuslaitos.

Toiminnan harjoittajan olisi laadittava suunnitelma öljy- ja aluskemikaalivahingon varalta ja kuultava siinä yhteydessä alueen pelastustointa. Vastaavaa säännöstä ei ole voimassa olevassa laissa, mutta suunnitelman laadintaa voidaan pitää perusteltuna varastoitaessa huomattavia määriä ympäristölle haitallisia aineita. Lisäksi voimassa olevan tor-

junta-asetuksen 12 §:ssä velvoitetaan suunnitelman tekemiseen, kun maa-alueella varastoidaan vastaava määrä öljyä tai muita haitallisia aineita. Saman velvoitteen ulottaminen nyt myös rannikkoalueille on meriluonnon suojelun kannalta perusteltua. Vaikka suunnitteluvelvoite olisi öljyntorjuntalainsäädännössä uusi, joutuvat satamat ja laitokset jo nyt tekemään pelastuslain ja kemikaaliturvallisuuslain mukaisia suunnitelmia onnettomuuden varalta. Käytännössä sataman tai varastoivan laitoksen työmäärä ei tämän muutoksen johdosta oleellisesti lisääntyisi.

Sataman tai laitoksen alueella voi toimia useita toiminnanharjoittajia, jolloin suunnitelman teossa on otettava huomioon kemikaaliturvallisuuslain 30 §:n 3 momentti. Sen mukaan kahden tai useamman toisiaan lähellä sijaitsevan tuotantolaitoksen toiminnanharjoittajien on toimittava yhteistoiminnassa suuronnettomuuksien torjumiseksi ja onnettomuuksien leviämisen ehkäisemiseksi. Velvoitteen toistamista tässä laissa ei ole pidetty tarpeellisena. Toimivaltaisen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen olisi kuitenkin tässä pykälässä tarkoitetun suunnitelman saadessaan tarkastettava, että eri toimijoiden suunnitelmat muodostavat toimivan kokonaisuuden.

Pykälän 2 momentin mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä 1 momentissa mainitusta torjuntakalustosta. Momentti vastaisi nykyisen alusjätelain 14 §:n 2 momenttia. Säännöksiä annettaessa otettaisiin huomioon ympäristövahingon vaaraa aiheuttavat seikat, kuten sataman liikennemäärät, erityisesti säiliöalusten määrät ja muut vahingon riskiin vaikuttavat tekijät. Nykyisen lainsäädännön viittaus sataman tai laitoksen taloudellisen kantokyvyn arviointiin harkittaessa tarpeellisen torjuntakaluston laatua ja määrää esitetään poistettavaksi vanhentuneena. Säännös liittyy 1970-luvun tilanteeseen, jolloin viranomaisten kalusto- ja muu torjuntavalmius ei ollut riittävällä tasolla ja sen vuoksi teollisuuden varautumiselta edellytettiin enemmän kuin nyt. Säännöksellä siis käytännössä pyrittiin rajoittamaan teollisuuden varautumisvelvollisuutta, mutta säännöksen säilyttäminen vielä tänä päivänä lainsäädännössä saattaisi johtaa väärään tulkintaan. Nykyään ei ole mahdollista, että toiminnanharjoittaja voisi ryhtyä harjoittamaan sellaista elinkeinoa, jonka riskejä hän ei lähtökohtaisesti hallitsisi. Myös nykyisen alusjätelain 12 §:n 2 momentti, jonka mukaan alueen pelastustoimi voi sopia torjunnan järjestämisestä yhteistyössä satamien ja öljyä käsittelevien teollisuus- ja varastolaitosten kanssa, on perua 1970-luvun tilanteesta. Koska alueellisen pelastustoimen ja eri laitosten mahdollisuus yhteistyöhön on mahdollista ilman että se erityisesti todetaan laissa, on myös tämä säännös katsottu voitavan jättää laista pois.

5 luku Öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjunta

17 §. *Vahingosta ilmoittaminen ja ensitorjunta.* Pykälän 1 momentissa viitattaisiin ehdotetun uuden merenkulun ympäristönsuojelulain 11 luvun 1 ja 2 §:ään, joissa säädettäisiin aluksen päällikön velvollisuudesta ilmoittaa alusöljy- ja aluskemikaalivahingosta tai sellaisen vahingon vaarasta meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai alusliikennepalvelukeskukselle. Lisäksi päällikön olisi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voitaisiin edellyttää. Merenkulun ympäristönsuojelulain säännökset vastaisivat pääosin nykyisen alusjätelain 18 §:n 1 momentin ja nykyisen alusjäteasetuksen 10 §:n ja 26 b §:n säännöksiä. Ilmoitusvelvollisuus koskisi sekä oman aluksen aiheuttamia vahinko- ja vaaratilanteita että Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaittuja öljypäästöjä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin öljyä hallussaan pitävän velvollisuudesta ilmoittaa vahingosta tai sen vaarasta hätäkeskukselle ja ryhtyä sellaisiin torjuntatoimiin, joita häneltä olosuhteisiin nähden kohtuudella voidaan vaatia. Säännös vastaisi nykyisen maa-alueiden öljyvahinkolain 4 §:n 1 momenttia.

Pykälän 3 momentissa viitattaisiin yleiseen velvollisuuteen ilmoittaa havaitusta öljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sellaisen vaarasta pelastuslain (468/2003) 28 §:n mukaisesti. Ilmoitusvelvollisuus olisi voimassa ilman tämän pykälän määräystäkin, mutta ottamalla

se lakiin on haluttu erikseen muistuttaa säännöksestä ja samalla esittää kootusti ympäristövahinkojen torjuntaan liittyvät ilmoitusvelvollisuudet. Viittauksen vuoksi ei ole katsottu enää tarpeelliseksi säätää erikseen esimerkiksi sataman ja laitoksen ilmoittamisvelvollisuudesta, kuten nykyisen alusjätelain 18 §:n 1 momentissa.

Ympäristönsuojelulaki on ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen yleislaki, jossa säädetyllä lupajärjestelmällä pyritään ennakolta estämään ja vähentämään pilaantumista. Lain 62 §:n ja 76 §:n mukaan toiminnanharjoittajan on ilmoitettava valvontaviranomaiselle, jos onnettomuudesta, tuotantohäiriöstä tai muusta syystä aiheutuu päästöjä, jotka aiheuttavat ympäristön pilaantumisen vaaraa. Laissa eräiden ympäristölle aiheutuneiden vahinkojen korjaamisesta (383/2009) säädetään lisäksi ympäristönsuojelulakia täydennettäväksi toiminnanharjoittajan yleisellä velvollisuudella ryhtyä torjumaan toiminnasta aiheutunutta pilaantumista. Ympäristönsuojelulain tai muiden lakien mukaiset huolehtimis- ja ilmoittamisvelvollisuudet eivät kuitenkaan korvaa tämän lain perusteella tehtäviä ilmoituksia.

18 §. *Vahinkoilmoituksen vastaanoton edellyttämät toimenpiteet.* Pykälässä säädettäisiin vahinkoilmoituksen vastaanottaneiden viranomaisten velvollisuudesta viipymättä ilmoittaa öljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sen vaarasta varsinaiselle torjuntaviranomaiselle. Maa-alueiden öljyvahingoista ilmoitus olisi tehtävä alueen pelastustoimelle, alusöljy- ja aluskemikaalivahingoista Suomen ympäristökeskukselle ja alueen pelastustoimelle.

19 §. *Torjunnan järjestäminen.* Pykälän 1 momentin alkuosa vastaisi voimassa olevan alusjätelain 18 §:n 1 momentin loppuosaa ja maa-alueiden öljyvahinkolain 7 §:n 1 momenttia. Siinä säädettäisiin asianomaisen torjuntaviranomaisten, alueen pelastustoimen tai Suomen ympäristökeskuksen velvollisuudesta ryhtyä kaikkiin tarpeellisiin torjuntatoimiin ja mitoittaa toimenpiteet siten, etteivät ne ole ilmeisessä epäsuhteessa uhattuina oleviin taloudellisiin arvoihin. Momentin jälkiosan mukaan torjuntatoimet tulisi suorittaa niin, ettei luonnon ja ympäristön ennallistamista tarpeettomasti vaikeuteta. Kuten 3 §:n 8 kohdan perusteluissa todetaan, ennallistamista ei katsottaisi viranomaisten vastuulla olevaksi torjuntatyöksi. Vastaava säännös on voimassa olevassa maa-alueiden öljyvahinkolain 7 §:n 2 momentissa. Säännös ulotettaisiin nyt koskemaan myös aluksista aiheutuvia öljyn ja muun haitallisen aineen aiheuttamia vahinkoja. Käytännön torjuntatilanteisiin tällä ei olisi vaikutusta, sillä ympäristöä säästävät menetelmät ovat torjunnassa muutenkin käytössä.

Torjuntatoimenpiteiden suorittaminen niin, että ne olisivat tehokkaita käsillä olevan vahingon torjumiseksi, mutta eivät kuitenkaan ylimitoitettuja uhattuna oleviin arvoihin, on edelleen kestävä periaate ympäristövahinkojen torjunnassa. Käytännössä tilanteen arvioiminen ja eri vaihtoehtojen punninta saattaa olla vaikeata esimerkiksi vahingon tiedotusvälineissä saaman julkisuuden taikka vahingosta suoraan tai epäsuorasti kärsimään joutuneiden tahojen kannanottojen vuoksi. Tällaisissa tilanteissa vaarana on torjuntatoimien ylimitoittaminen ja sen vuoksi joidenkin toimien jääminen mahdollisesti kokonaan korvaamatta viranomaisille. Kuitenkaan valittuja toimenpiteitä ei voida pitää ylimitoitettuina silloin, jos ne päätöstä tehtäessä ovat perustuneet tilanteesta ja olosuhteista käytettävissä olleisiin tietoihin. Vaikka jälkikäteen osoittautuisikin, että tiedoissa on ollut puutteita, ei torjuntatoimenpiteitä voida sillä perusteella pitää ylimitoitettuina. Ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain (737/1994) ja merilain (674/1994) 10 luvun soveltamisessa samoin kuin kansainvälisen öljyvahinkorahaston korvaamissa vahingoissa torjuntatoimien kohtuullisuutta on jouduttu arvioiman käytännössä.

Pykälän 2 momentin mukaan Suomen ympäristökeskuksen olisi muun torjuntaviranomaisen pyynnöstä annettava tarvittaessa torjuntakalustonsa ja -tarvikkeensa torjuntatöiden johtajan käytettäväksi myös silloin, kun se ei itse vastaa tai huolehdi torjunnasta. Suomen ympäristökeskus antaa jo nykyisin vastaavaa apua toimittamalla tarpeellista kalustoa ja sen käyttöön perehtynyttä henkilökuntaa vahinkopaikalle. Nimenomaisella asiaa koskevalla säännöksellä halutaan ehkäistä epäselvyyksiä, joita on syntynyt vahingosta

vastuussa olevien kanssa velvollisuudesta korvata annettu viranomaisapu.

Pykälän 3 momentin säädettäisiin torjuntatoimien järjestämisestä tilanteissa, joissa Suomen ympäristökeskus vastaa tai on ottanut huolehtiakseen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta ja on asettanut torjuntatöiden johtajan. Suomen ympäristökeskus asettaisi silloin torjuntatöiden johtajan käyttöön myös tarpeellisen henkilöstön, kaluston ja tarvikkeet. Momentti vastaa nykyisen alusjätelain 19 §:n 2 momenttia ja 27 b §:n 4 momenttia. Alusjätelain mainituissa pykälissä säädetään myös sataman ja laitoksen velvollisuudesta antaa henkilöstöä ja kalustoa torjuntaviranomaisen käyttöön. Tässä laissa vastaavat velvoitteet olisivat 20 §:ssä.

20 §. *Velvollisuus osallistua torjuntaan.* Pykälän mukaan öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjuntaviranomainen voisi määrätä sataman, laitoksen, öljyn varastoijan tai muun, jolla on torjuntakalustoa tai niiden käyttöön perehtynyttä henkilöstöä, asettamaan nämä viranomaisen käyttöön. Säännös vastaisi asiallisesti nykyisen alusjätelain 18 §:n 2 momenttia ja 27 b §:n 4 momenttia sekä maa-alueiden öljyvahinkolain 8 §:n 1 momenttia. Yleisenä edellytyksenä kaluston ja henkilöstön ottamiselle torjuntaviranomaisen käyttöön on, että sataman, varastoijan tai muun laitoksen toiminnan harjoittajalle ei aiheudu toimenpiteestä kohtuutonta haittaa. Määräys voitaisiin antaa ensiksikin suurvahingon yhteydessä, jolloin voidaan edellyttää sataman, varastoijan ja muun laitoksen antavan viranomaisten käyttöön kaiken liikenevän kalustonsa ja henkilökuntansa. Torjuntaviranomainen voisi myös määrätä yrityksen kalustoa ja henkilökuntaa otettavaksi käyttöön torjunnassa tilanteissa, joissa vahingon vaikutukset ulottuisivat kyseisen sataman, varaston tai muun laitoksen alueelle, vaikka itse vahinko olisikin sattunut muualla. Öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan soveltuva erityiskalusto voitaisiin määrätä otettavaksi torjuntakäyttöön, vaikka kyse ei olisikaan suuresta taikka yrityksen alueelle ulottuvasta vahingosta.

Ehdotettuja torjuntaviranomaisen oikeuksia ei voida pitää suhteettoman suurina, kun otetaan huomioon oikeuksien taustalla olevan intressin painavuus. Lisäksi torjuntaviranomaisen käyttöönsä ottamasta omaisuudesta maksettaisiin lain 36 §:n 2 momentin perusteella täysi korvaus ja henkilökunnalla olisi 36 §:n 1 momentin perusteella oikeus palkkioon. Lain 4 luvussa säädettäisiin öljyvarastojen, satamien ja laitosten velvollisuudesta varautua vahinkojen torjuntaan.

21 §. *Torjuntatöiden johtaminen.* Lakiin esitetään otettavaksi erillinen säännös torjuntatöiden johtamisesta. Asiallisesti se vastaisi nykyistä käytäntöä. Sen 1 momentti perustuisi samoille periaatteille kuin pelastuslain 44 §:n 1 ja 3 momentti. Käytännössä voisi olla tarkoituksenmukaista, että torjuntaa ei aina johtaisi sen pelastustoimen alueen pelastusviranomainen, jolla varsinainen vahinko on tapahtunut. Öljy voi kulkeutua pohjaveden, vesistön tai meren virtausolosuhteiden johdosta kauaksikin varsinaiselta vahinkopaikalta. Tällöin olisi tarpeen, että pelastustöitä johdettaisiin siltä alueelta, jolle vahingon seuraukset pääasiassa kohdistuvat. Tällöin torjuntaviranomaiset sopisivat torjuntatöiden johtovastuun siirrosta keskenään.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin torjuntatöiden johtovastuusta ja sen siirrosta niissä alusöljy- ja aluskemikaalivahingoissa, jotka lain 5 §:n mukaan kuuluvat Suomen ympäristökeskuksen vastuulle. Avomerellä tai muulla aavalla selällä tapahtuvassa vahingossa on tarpeen, että torjuntatyöt käynnistetään mahdollisimman pian ja että alueen pelastustoimen ja rajavartiolaitoksen torjuntayksiköt ryhtyvät tarpeellisiin torjuntatöihin jo ennen kuin Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja saapuu vahinkoalueelle. Saavuttuaan toiminta-alueelle hän myös ilmoittaa muille viranomaisille ja alkuvaiheen torjuntatöiden johtajalle johtovastuun ottamisesta itselleen.

Kuten 9 §:n perusteluissa todetaan, kunta vastaa eräissä tapauksissa jälkitorjunnasta. Tällöin asianomainen kunta määrää, kuka kunnan viranomaisista torjuntatöitä johtaa.

Jos ison öljyvahingon jälkitorjuntaa suoritetaan usean eri kunnan alueella, toimivaltaisen elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskuksen tehtävänä olisi ohjata ja yhteen sovittaa puhdistustöitä siten, että ne tulevat suoritettua yhtenäisten periaatteiden mukaisesti koko vahinkoalueella.

22 §. *Yhteistoiminta torjuntatilanteissa.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin öljy- ja aluskemikaalivahingon torjuntatoimien johtamisesta tilanteessa, joissa torjuntaan osallistuu useamman kuin yhden toimialan viranomaisia. Torjuntatyön johtaja useimmissa vahinkotilanteissa on joko alueen pelastustoimen tai Suomen ympäristökeskuksen palveluksessa oleva henkilö. Hän toimisi yleisjohtajana ja vastaisi tilannekuvan ylläpitämisestä, tehtävien antamisesta eri toimialoille ja toiminnan yhteensovittamisesta. Torjuntaan osallistuvat eri viranomaisten yksiköt toimisivat torjuntatyön johtajan alaisuudessa, mutta oman johto-organisaationsa mukaisesti. Kaikkien yksiköiden toiminnan tulisi edistää vahingon tehokasta torjuntaa. Vastaavanlainen säännös on pelastuslain 44 §:n 3 momentissa.

Pykälän 2 momentti vastaisi pääosin nykyisen alusjätelain 31 a §:ää. Usean eri toimialan viranomaisten osallistuessa alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntaan torjuntatöiden johtaja voisi perustaa tuekseen johtoryhmän, joka edustaisi mukana olevia tahoja. Ryhmään olisi mahdollista ottaa mukaan myös vapaaehtoisten yhdistysten ja muiden yhteisöjen edustajia. Torjuntatyön johtaja voisi kutsua avukseen myös asiantuntijoita. Vastaavansisältöiset säännökset ovat myös pelastuslain (468/2003) 44 §:n 3 momentissa ja meripelastuslain (1145/2001) 5 §:n 2 momentissa. Merellä sattuvissa onnettomuuksissa voisi meripelastuslain 5 §:n 2 momentin mukainen pelastustoimien johtoryhmä jatkaa työskentelyä alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjunnan johtoryhmänä, kun ihmishenkien pelastamiseen tähtäävät toimenpiteet on lopetettu. Jos onnettomuustilanteen alusta asti on nähtävissä, että tilanne tulee jatkumaan ympäristövahingon torjuntana, voi johtavana meripelastusviranomaisena toimiva rajavartiolaitos ottaa tämän huomioon päättäessään meripelastusjohtoryhmän kokoonpanosta. Näissä tilanteissa ainoastaan toimintaa koskeva johtovastuu siirtyisi viranomaiselta toiselle, mutta ryhmän toimintaa voitaisiin muuten jatkaa ilman tarpeettomia katkoksia.

23 §. *Torjuntaviranomaisen toimivaltuudet.* Pykälä vastaisi voimassa olevan alusjätelain 19 a §:ää ja 27 b §:n 4 momenttia sekä maa-alueiden öljyvahinkolain 8 §:n 2 momenttia. Torjuntaviranomaisella olisi säännöksen mukaan öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi ja vahinkojen seurausten rajoittamiseksi oikeus täydentää torjuntakalustoaan ottamalla käyttöön toisen omaisuutta, määrätä muuten toisen omaisuudesta ja kohdistaa siihen torjuntataktiikan kannalta tarpeellisia toimenpiteitä. Pelastuslain 45 §:n 1 momentissa on vastaavanlainen säännös. Valtuuden käyttäminen olisi mahdollista, jos se vahinkojen torjumiseksi ja vahinkojen seurausten rajoittamiseksi olisi välttämätöntä. Perustuslakivaliokunta on meripelastuslain säätämisen yhteydessä ottamassaan kannassa katsonut, että tämänkaltaisten merkittävien oikeuksien käyttämiseen ei riitä pelkästään toimenpiteen tarpeellisuus (PeVL 24/2001vp).

Ehdotettuja torjuntaviranomaisen oikeuksia ei voida pitää suhteettoman suurina, kun otetaan huomioon oikeuksien taustalla olevan intressin painavuus. Lisäksi torjuntaviranomaisen käyttöönsä ottamasta kalustosta, tiloista ja muusta torjunnan aiheuttamasta vahingosta maksettavasta täydestä korvauksesta säädettäisiin lain 36 §:n 2 momentissa.

24 §. *Johtovastuun siirto ja torjuntatöiden lopettaminen.* Vastuu torjuntatöistä ja niiden johtamisesta saattaa siirtyä tilanteen kehittyessä viranomaiselta toiselle. Öljy saattaa kulkeutua toisen viranomaisen vastuualueelle tai vahinko voi olla niin suuri, että Suomen ympäristökeskus ottaa torjuntatöiden johtovastuun itselleen lain 5 §:n mukaisesti. Torjuntatöiden asianmukaisen hoitamisen kannalta on tarpeen, että johtovastuun siirrosta ilmoitetaan selvästi ja yksiselitteisesti ja että vastuunsiirrosta kerrotaan muille torjuntatöihin osallistuville viranomaisille ja yksiköille.

Torjuntatöiden johtaja voi arvioida, että pääosa varsinaisista torjuntatöistä on saatu suoritettua ja että varsinaisten torjuntaviranomaisten resursseja ei enää tarvita tilanteen asianmukaiseen hoitamiseen. Tällöin hän voi päättää, että tilanteen hoitamisessa siirrytään jälkitorjuntavaiheeseen. Hänen on kuitenkin varmistuttava ennen päätöksentekoa siitä, että kunnan viranomaisilla on riittävät valmiudet huolehtia kyseisen vahingon jälkitorjunnasta.

Pykälän 2 momentin mukaan torjuntatöiden johtaja päättäisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta tarvittaessa kuultuaan, milloin öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjunta ei enää vaadi torjuntaviranomaisen toimenpiteitä. Öljyvahinkojen torjunnassa päätöksen tekisi joko Suomen ympäristökeskus tai pelastustoimen alue, öljyvahinkojen jälkitorjunnassa kunnan viranomainen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa Suomen ympäristökeskus. Kun maa-alueen öljyvahingon torjunta on päätetty lopettaa, mahdollinen yhä pilaantuneen maaperän ja pohjaveden kunnostus määräytyisi ympäristönsuojelulain 12 luvun säännösten mukaisesti. Vastuu vahingossa vaurioituneen ympäristön ennallistamisesta määräytyisi erityisesti ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain (737/1994) ja merilain vahingonkorvausoikeudellisten periaatteiden mukaisesti

25 §. *Alusta ja sen lastia koskevat toimenpiteet.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Suomen ympäristökeskuksen mahdollisuudesta ryhtyä sellaisiin alukseen ja sen lastiin kohdistuviin pelastus- ja muihin toimenpiteisiin, jotka se katsoo välttämättömiksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi. Säännös vastaisi pääosin nykyistä alusjätelain 6 §:ää. Säännöksen soveltamisalue olisi Suomen vesialue ja talousvyöhyke. Suomen talousvyöhykkeen tultua voimaan 1 päivänä helmikuuta 2005 voidaan tarpeettomana luopua nykyisestä 6 §:n 2 momentista, jossa säädetään säännöksen soveltamisesta Suomea velvoittavien kansainvälisten sopimusten tarkoittamissa tilanteissa myös Suomen vesialueen ulkopuolisiin alueisiin. Käytännössä tällaiset alueet ovat nykyisin Viron ja Ruotsin talousvyöhykettä.

Säännöksessä mainittuihin tilannekuvauksiin ehdotetaan nykyiseen lakiin verrattuna lisättäväksi yhteentörmäyksen osapuoleksi joutuminen, koska se karilleajon ohella jo onnettomuustyyppinä merkitsee vakavan ympäristövahingon mahdollisuutta. Lisäksi pykälän uudessa sanamuodossa edellytettäisiin, että pelastus- ja muihin toimenpiteisiin voitaisiin ryhtyä, jos aluksen tilasta johtuva vesien pilaantumisen vaara olisi ilmeinen. Ilmeisellä vesien pilaantumisen vaaralla ei kuitenkaan ole tarkoitus kiristää alusta ja sen lastia koskeviin toimenpiteisiin ryhtymisen kynnystä. Lisäedellytyksellä halutaan ainoastaan rajata pykälän soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset aluksen toiminnassa ilmenevät poikkeamat, joiden voidaan katsoa vielä kuuluvan normaalin piiriin. Merellä on esimerkiksi päivittäin liikenteessä koneviasta kärsiviä aluksia, jotka eivät kuitenkaan konevian vuoksi ole ohjauskyvyttömiä tai aiheuta vaaraa muulle liikenteelle tai ympäristölle. Mikäli vahinkoa ei saada korjattua tai se pahenee, voidaan tilanne joutua arvioimaan uudelleen.

Ehdotuksen mukaan Suomen ympäristökeskuksen olisi ennen toimenpiteisiin ryhtymistä neuvoteltava tilanteesta alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 luvun 5 §:ssä tarkoitetun Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Nykyisin vastaava viranomainen on Merenkulkulaitoksen meriturvallisuudesta vastaavaa johtaja. Neuvotteluvelvoitetta on pidetty perusteltuna merenkulun turvallisuuden vuoksi. Valvontaviranomainen voi erityisasiantuntemuksensa perusteella arvioida, mikä aluksen vakaus ja muu kunto on, aiheuttavatko suunnitellut toimenpiteet vaaraa muulle merenkululle ja onko alusta mahdollista siirtää vahinkoalueelta pois. Aluksen omistajan, toimeksiannon saaneen pelastusyhtiön ja vakuutuksenantajien kanssa Suomen ympäristökeskuksen olisi neuvoteltava ennen toimenpidettä vain, jos se voi tapahtua aiheuttamatta tarpeetonta viivytystä. Tältä osin säännös ei poikkea voimassa olevasta laista.

Ehdotettu 25 §:n 1 momentti ja nykyisen alusjätelain 6 § perustuvat kansainväliseen yleissopimukseen, joka on tehty väliintulosta aavalla merellä tapahtuneissa öljyvahingoissa, niin sanottu Interventiosopimus.

Pykälän 2 momentti vastaisi nykyisen alusjätelain 8 §:ää.

26 §. *Kansainvälisen virka-avun antaminen ja sen pyytäminen.* Pykälän 1 momentin mukaan Suomen ympäristökeskus päättäisi kansainvälisen sopimuksen tai vieraan valtion pyynnön perusteella kansainvälisen virka-avun antamisesta alusöljy- ja aluskemikaalivahingon torjunnassa. Vastaavasti Suomen ympäristökeskus myös päättäisi avun pyytämisestä siinä tilanteessa, että Suomessa tarvittaisiin apua alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjunnassa. Avun pyytäminen tapah-

tuu HELCOM:n tai EU:n pelastuspalveluyhteistyön mekanismien kautta. Apu voi olla esimerkiksi torjuntakalustoa, aluksia, henkilöstöä tai asiantuntijoita. Voimassa olevan torjunta-asetuksen 8:ssä on säädetty vain kansainvälisen virka-avun antamisesta, josta päättää Suomen ympäristökeskus. Kansainvälisten ympäristövahinkojen torjuntaa koskevien sopimusten voimaansaattamisesta annetuissa säädöksissä on jo kuitenkin nimetty Suomen ympäristökeskus siksi viranomaiseksi, joka päättää sekä kansainvälisen virka-avun antamisesta että pyytämisestä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Suomen ympäristökeskuksen velvollisuudesta avustaa virka-apua antavien yksiköiden maahantuloon ja maastalähtöön liittyvissä asioissa. Avustustoimen edellyttämät ajoneuvot, torjuntakalusto ja muut varusteet on voitava kuljettaa rajojen yli ilman maahantuontimuodollisuuksia ja verotta, tullitta ja maksuitta. Avustustoimien päätyttyä kalusto ja varusteet on vastaavasti voitava viedä maasta ilman tulli- ja muita muodollisuuksia. Kööpenhaminan sopimuksessa ja Helsingin sopimuksen torjuntamanuaalissa on rajanylityksessä avustamisesta erilliset säännökset.

Virka-apua antavien ulkomaisten yksiköiden avustaminen on erityisesti tarpeen sen vuoksi, että monet Itämeren alueen valtioiden öljyn- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaalukset ja torjuntaan osallistuvat ilma-alukset kuuluvat puolustusvoimille tai rajavartiolaitokselle. Näitä aluksia koskee aluevalvontalaki (755/2000), jossa säädetään Suomen alueellisen koskemattomuuden valvonnasta ja turvaamisesta. Laissa rajoitetaan valtionalusten ja sota-alusten maahantuloa. Lain 5 §:n 3 momentin mukaan vieraan valtion valtionilma-alus tai valtionalus saa aluevalvontaviranomaisen tai muun viranomaisen pyynnöstä kuitenkin tulla kiireelliseen pelastustehtävään tai ympäristövahinkojen torjuntatehtävään taikka talvimerenkulun avustustehtävään Suomen alueelle ilman laissa tarkoitettua lupaa. Muun kuin aluevalvontaviranomaisen, kuten Suomen ympäristökeskuksen, on viipymättä ilmoitettava pyynnöstään pääesikunnalle. Suomen alueelle tulosta, maassaolosta ja maastalähdöstä on aluevalvontalain lisäksi voimassa, mitä niistä Suomea velvoittavassa kansainvälisessä sopimuksessa määrätään.

6 luku Valvonta, hallintopakko ja muutoksenhaku

27 §. *Valvonta.* Pykälän mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoisi, että pelastustoimen alue, ja suuren öljyvaraston, sataman tai laitoksen toiminnanharjoittaja laatii tässä laissa säädetyn torjuntasuunnitelman, hankkii suunnitelman mukaisen kaluston ja varaa henkilökuntaa torjuntatehtäviin. Alueellinen suunnitelma vahvistettaisiin ympäristöministeriössä kuten nykyisinkin, eikä erillisen valvonnan järjestämistä ole pidetty tarpeellisena. Pykälän alkuosa vastaisi nykyisen alusjätelain 30 §:ää, jossa valvonnasta on säädetty yleisellä tasolla.

Alueen pelastustoimen tehtävänä olisi valvoa, että suuren öljyvaraston, sataman tai laitoksen toiminnanharjoittajalla on todellisuudessa suunnitelman mukainen kalusto ja henkilökunta torjuntatehtäviin. Havaitsemistaan puutteista pelastuslaitoksen tulisi ilmoittaa toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Tehtävä on ympäristövahinkojen torjunnassa uusi, mutta pelastuslaitokset tarkastavat jo nykyisin pelastuslain ja kemikaaliturvallisuuslain nojalla samoja laitoksia. Käytännössä viranomainen voi yhdistää näiden lakien mukaiset tehtävänsä samaan tarkastuskäyntiin laitoksella. Havaitsemistaan puutteista pelastuslaitoksen olisi ilmoitettava toimivaltaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jolla olisi lain 27 §:n mukaan mahdollisuus käyttää pakkokeinoja.

28 §. *Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.* Pykälässä säädettäisiin mahdollisuus käyttää uhkasakkoa ja teettämisuhkaa pykälässä luetellun säännösten vastaisen toiminnan yhteydessä. Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi määrätä alueen pelastustoimen, öljyntorjuntavaraston, suuren öljyvaraston, sataman ja laitoksen määräajassa täyttämään lain 12, 14, 15 ja 16 §:ssä säädetyn suunnittelu- ja varautumisvelvollisuutensa. Määräystä voitaisiin tehostaa uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Pykälä vastaa periaatteessa

nykyisen alusjätelain 30 a §:n 1 ja 2 momenttia. Pakkokeinojen käyttöala laajenisi kuitenkin koskemaan myös maa-alueilla olevia öljyn ja muun vaarallisen aineen varastoalueita sekä maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmia. Nykyisessä maa-alueiden öljyvahinkolaissa ja torjunta-asetuksessa ei ole säännöksiä pakkokeinojen käyttämisestä. Soveltamisalan laajennus olisi tarkoituksenmukainen ja periaatteessa merkittävä. Käytännössä sillä ei kuitenkaan olisi suurta merkitystä, koska satamien, varastojen ja muiden laitosten torjuntavalmiuden parantamiseksi tai pelastustoimen alueiden torjuntasuunnitelmien laatimiseksi ei ole tähän mennessä koskaan käytetty pakkokeinoja. Nykyiseen lainsäädäntöön verrattuna laissa yksilöitäisiin ne teot tai laiminlyönnit, joiden perusteella pakkokeinoja voitaisiin käyttää.

Uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskevassa asiassa sovellettaisiin tämän lain lisäksi, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

29 §. *Muutoksenhaku.* Viranomaisen tämän lain nojalla tekemään päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Säännös koskisi sekä valtion viranomaisen että kunnan viranomaisen tekemiä päätöksiä. Ensimmäisenä muutoksenhakuasteena toimisi siten hallinto-oikeus. Jos muutoksenhausta ei säädettäisi ehdotetulla tavalla, alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmaa koskevaan päätökseen olisi kuntalain mukaisesti haettava oikaisua ylemmältä kunnan viranomaiselta. Oikeudellinen ja ympäristövahinkojen asiantuntemus tulisi kuitenkin otetuksi paremmin huomioon keskitettäessä ehdotuksessa tarkoitetut asiaryhmät hallinto-oikeuteen. Ehdotetussa muutoksenhakumenettelyssä valitusoikeus on asianosaisella, joka katsoo päätöksen loukkaavan oikeuttansa, kun se kunnallisvalituksessa on yleisesti kunnan jäsenellä.

Nykyisessä alusjätelaissa tai maa-alueiden öljyvahinkolaissa ei ole säädetty valituksesta öljyntorjuntasuunnitelman vahvistamista koskevasta alueellisen ympäristökeskuksen päätöksestä. Hallintolainkäyttölain perusteella valitus on kuitenkin voitu tehdä hallinto-oikeuteen. Ottamalla valitusoikeudesta säännös lakiin selkeytettäisiin tilannetta.

Pykälän 2 momentin mukaan muutoksenhaku ei estäisi lain 28 §:ssä tarkoitetun hallintopakkoa koskevan päätöksen täytäntöönpanoa.

30 §. *Muutoksenhakuoikeuden rajoittaminen.* Ympäristövahinkojen torjuntatilanteessa tehdään tämän lain nojalla useita niin sanottuja tosiasiallisia hallintotoimia. Toimilla tarkoitetaan torjuntaviranomaisen öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon tapahduttua tai vahingon vaaran uhatessa tekemiä päätöksiä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja tehokkaasti torjua vahinko ja rajoittaa sen seurauksia. Käytännön tilanteessa torjuntaan liittyvät ratkaisut on tehtävä mahdollisimman oikea-aikaisesti eikä niitä voida valitusten vuoksi siirtää tai lykätä.

Pykälään ehdotetaan voimassa olevan alusjätelain 33 §:n mukaista säännöstä, jonka mukaan Suomen ympäristökeskuksen päätöksestä, joka koskee alusöljyvahingon torjuntatöiden johtajan asettamista tai alukseen ja sen lastiin kohdistuvia pelastus- ja muita toimenpiteitä, ei voitaisi valittaa.

7 luku Viranomaisen tiedonsaanti ja salassapitovelvollisuus

31 §. *Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus.* Ehdotettu pykälä öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeuksista olisi ympäristövahinkojen torjuntaa koskevassa lainsäädännössä uusi. Torjuntatehtävät ovat kuitenkin tyypillisesti sen luonteisia, että tarkoilla tiedoilla vahinkotilanteesta, vahinkoa aiheuttavasta aineesta, vahingon aiheuttajasta ja mahdollisista vahingon kärsijöistä on merkitystä tehtäessä vahingon torjuntaan liittyviä ratkaisuja. Ehdotettu tiedonsaantioikeus olisi laaja, mutta pykälän nimenomaisen maininnan mukaan tietojen tulisi olla tarpeellisia öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjumiseksi. Viranomaisilla olevien tietojen luovuttamista toisten viranomaisten käyttöön koskevat säännökset tulisi ensisijaisesti sisällyttää tietoja luovuttavaa viranomaista koskevaan lainsäädäntöön. Koska tässä laissa muuten säädetään kattavasti torjuntaviranomaisten oikeuksista ja velvollisuuksista, on pidetty tarkoituksenmukaisena sisällyttää myös torjuntaviranomaisen tiedonsaantia koskevat säännök-

set tähän yhteyteen. Myös meripelastuslain 14 §:ssä säädetään vastaavasti varsin laajasta meripelastusviranomaisen tiedonsaantioikeudesta.

Pelastustoimen alueiden on laadittava öljyvahinkojen torjuntasuunnitelma ja alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen yhteistoiminnasta tehdään 13 §:n 3 momentissa tarkoitettujen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten johdolla neljä alueellista suunnitelmaa. Torjuntavalmiuden ylläpitäminen edellyttää, että suunnittelusta vastaava viranomainen saa muilta viranomaisilta niiden toimintavalmiutta ja sijaintia koskevia tietoja sekä tarpeelliset henkilöstöä koskevat tiedot. Suunnittelussa tarvittavien tietojen luovuttamisesta säädettäisiin pykälän 1 momentissa. Koska tietojen luovuttajat olisivat torjuntaan osallistuvia viranomaisia ja kyse olisi siten niitten lakisääteisten tehtävien hoitamisesta, tiedot olisi annettava maksutta.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi hyvän tietojenkäsittelytavan vaatimusten mukaisesti mahdollisimman yksityiskohtaisesti niistä tiedoista, joita alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella olisi vaaratilanteessa oikeus saada muilta viranomaisilta. Tietojen luovuttamisen edellytyksenä olisi käsillä oleva vaaratilanne ja se, että tiedot olisivat tarpeen öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi. Kustakin pykälän säännöksestä kävisi mahdollisimman tarkoin ilmi, kuka tietoja luovuttaa, minkälaisia tietoja luovutetaan ja mistä tietoja luovutetaan. Vaaratilanteella tarkoitetaan konkreettista tilannetta, jonka käsillä olo ratkeaisi torjuntaviranomaisen tekemän tilannearvion perusteella.

Merialueella tapahtuneesta alusöljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sellaisen vahingonvaarasta voidaan ilmoittaa paitsi meripelastuskeskukselle tai –lohkokeskukselle, myös hätäkeskukselle. On tarkoituksenmukaista, että hätäkeskuksen välittäessä ilmoituksen torjuntaviranomaisille viimeksi mainitut voivat saada kaiken sen tiedon, joka hätäkeskuksella on vaaratilanteessa käytettävissään. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentin 1 kohdassa. Hätäkeskuslaitoksen hätäkeskustietojärjestelmästä säädetään hätäkeskuslain (157/2000) 7 §:ssä.

Satamien käytössä olevassa PortNet -järjestelmässä on tiedot satamissa käyvistä aluksista ja niiden lastista. Kalastusviranomaisilla on tietoja kalastusaluksista ja niiden pyyntialueista. Kalastusviranomaiset on määritelty kalastuslain (286/1982) 118 §:ssä. Pykälän 2 momentin 2 ja 3 kohdassa ehdotetaan torjuntaviranomaisille oikeutta saada vaaratilanteessa tietoja satamilta ja kalastusviranomaisilta.

Veneliikenneasetuksessa (152/1969) säädetään eräiden veneiden rekisteröimisestä. Automaattisen tietojenkäsittelyn avulla pidettävään moottorivenerekisteriin sisältyy pääsäännön mukaan muita veneitä kuin purjeveneitä ja moottoripurjeveneitä koskevia tietoja. Maistraatti vastaa toimialueensa rekisteritiedoista. Liikenteen turvallisuusvirasto ja Ahvenanmaan valtionvirasto pitävät alusrekisterilaissa (512/1993) tarkoitettua alusrekisteriä kauppamerenkulkuun käytettävistä aluksista. Edellä mainitut tiedot voivat olla torjuntatilanteessa tarpeellisia. Torjuntaviranomaisten oikeudesta saada mainitut tiedot ehdotetaan säädettäväksi pykälän 2 momentin 4 ja 5 kohdassa.

Liikennevirasto ohjaa ja tukee alusliikennettä alusliikennepalvelujärjestelmän avulla. Tämän toiminnan yhteydessä sille kertyy alusten sijainti- ja reittitietoja. Puolustusvoimat valvoo puolestaan sille aluevalvontalaissa asetetun valvontavelvoitteen täyttämiseksi merialuetta. Valvonnan puitteissa se havainnoi ja seuraa alusliikennettä. On tarkoituksenmukaista, että edellä tarkoitetut valvontatiedot ovat tarvittaessa käytettävissä myös alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntatehtävissä. Tämän vuoksi pykälän 2 momentin 6 kohdan perusteella torjuntaviranomaisella olisi vaaratilanteessa oikeus mainittujen valvontatietojen saamiseen.

Tullilaitoksella on tiedostoja, joihin sisältyy aluksia ja tavaraliikennettä koskevia tietoja. Torjuntaviranomaisella olisi pykälän 2 momentin 7 kohdan mukaan oikeus saada tullilaitokselta mainitut tiedot. Erityisesti lastia koskevat tiedot voivat olla käytännön torjuntatoimissa merkityksellisiä.

Merialueella tapahtuneesta alusöljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sellaisen vahingon vaarasta voidaan ilmoittaa paitsi hätäkeskukselle, myös meripelastuskeskukselle

tai -lohkokeskukselle. Näissä tilanteissa on tarkoituksenmukaista, että torjuntaviranomaisella on mahdollisuus saada käyttöönsä kaikki se tieto, joka meripelastuskeskuksella tai -lohkokeskuksella on vaaratilanteessa käytettävissään. Tästä säädettäisiin pykälän 2 momentin 8 kohdassa. Rajavartiolaitoksen esikunnan pitämästä meripelastusrekisteristä säädetään meripelastuslain (1145/2001) 13 §:ssä.

Alusöljy- tai aluskemikaalivahinko voi ulottua myös maa-alueille ja vahinkojen torjunnan järjestäminen saattaa vaatia liikkumista, torjuntatoimia tai muita toimenpiteitä saarissa tai ranta-alueilla. Tämän vuoksi ehdotetaan torjuntaviranomaiselle oikeutta saada tarvittaessa kiinteistöjaotusta, kiinteistön omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja Maanmittauslaitoksen pitämästä kiinteistötietojärjestelmästä. Tietojärjestelmästä säädetään kiinteistötietojärjestelmästä ja siitä tuotettavasta tietopalvelusta annetussa laissa (453/2002).

Myös maa-alueiden öljyvahinkojen torjuntaviranomaiselle esitetään oikeutta vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä torjunnassa tarpeellisia tietoja eri viranomaisten rekistereistä. Maa-alueiden öljyvahinkojen luonteen vuoksi tiedon tarpeet ovat kuitenkin rajoitetumpia kuin merialueilla sattuvissa vahingoissa.

Pykälän 3 momentin kohdassa 1 esitetään torjuntaviranomaiselle oikeus saada hätäkeskustietojärjestelmästä käyttöönsä kaikki se tieto, joka hätäkeskuksella on vaaratilanteessa käytettävissään. Vastaavasti kuin 2 momentissa, esitetään myös maa-alueella sattuneen öljyvahingon torjuntaviranomaiselle oikeutta saada tullilaitokselta alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja. Tästä säädettäisiin pykälän 3 momentin 2 kohdassa.

Öljyvahinkojen torjunnan tehokas ja turvallinen järjestäminen alueella, jossa säilytetään tai käytetään öljytuotteita taikka muita kemikaaleja taikka räjähteitä, edellyttää että torjuntaviranomaisella on käytettävissään kaikki tarpeellinen tieto näistä aineista sekä alueella harjoitettavasta toiminnasta. Torjuntaviranomaiselle ehdotetaan pykälän 3 momentin 3 kohdassa oikeutta saada tiedot Turvatekniikan keskuksen pitämästä rekisteristä. Rekisteristä säädetään vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 130 §:ssä.

Maaöljyvahingon torjunnasta huolehtivalle torjuntaviranomaiselle ehdotetaan oikeutta saada tarvittaessa kiinteistöjaotusta, kiinteistön omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja Maanmittauslaitoksen pitämästä kiinteistötietojärjestelmästä. Tietojärjestelmästä säädetään kiinteistötietojärjestelmästä ja siitä tuotettavasta tietopalvelusta annetussa laissa (453/2002).

Pykälän 4 momenttiin ehdotetaan säännöstä, joka mahdollistaisi 1—3 momentissa tarkoitettujen tietojen luovuttamisen teknisen käyttöyhteyden avulla tai konekielisessä muodossa. Tämä lisäisi tiedon siirtymisen nopeutta ja parantaisi useissa tapauksissa tietojensiirron turvallisuutta sekä vähentäisi siirtotyössä syntyviä virheitä ja työn määrää. Kun muilta viranomaisilta saatua tietoa ei enää tarvita, on torjuntaviranomaisen hävitettävä se kuten lain 34 §:ssä säädettäisiin.

32 §. *Torjuntaviranomaisen oikeus tietojen saamiseen yrityksiltä ja yhteisöiltä.* Öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan nopea ja tehokas hoitaminen saattaa edellyttää erilaisten vahinkotilanteen torjumiseksi ja vahingon laajenemisen estämiseksi tarpeellisten tietojen saamista myös eräiltä yksityisiltä yrityksiltä ja yhteisöiltä. Nämä tiedot voivat osittain olla rekisterissä, osittain kyse voi taas olla mainituilla tahoilla muussa muodossa olevista torjuntatehtävien kannalta tärkeistä tiedoista.

Pykälän 1 kohdassa säädettäisiin torjuntaviranomaisen oikeudesta saada öljyn ja muun vaarallisen aineen varastoijalta tai jakelijalta tietoja yrityksessä käytettävistä tuotteista ja niiden varastoinnista. Saatujen tietojen perusteella voitaisiin päättää torjuntataktiikasta ja -tekniikasta. Kohdassa 2 säädettäisiin torjuntaviranomaisen oikeudesta saada tietoja varustamolta, veneilyalan järjestöltä, matka-, rahti-, satama- ja pelastuspalveluja tarjoavalta yritykseltä sekä telakkayritykseltä. Tiedot voisivat koskea alusta ja sen miehistöä, matkustajia ja lastia. Saatujen tietojen avulla voitaisiin arvioida uhkaavan ympäristövahingon suuruutta ja tarvittavien torjuntatoimenpiteiden laajuutta. Lisäksi torjuntaviranomaisella olisi oikeus saada teollisuus- ja liikeyrityksiltä tietoja niiden erilaisesta kalustosta ja tiloista

ta, joita voitaisiin torjuntatilanteessa käyttää hyödyksi. Torjuntaviranomaisella olisi myös oikeus saada mahdollisilta muilta vastaavilta tahoilta kaikkia sellaisia tietoja, jotka olisivat tarpeen vahinkojen torjumiseksi ja ehkäisemiseksi sekä henkilövahinkojen välttämiseksi. Näistä oikeuksista säädettäisiin pykälän 3 ja 4 kohdissa.

Pykälässä tarkoitettuja tietoja arvioidaan tarvittavan varsin harvoin. Tietojen antaminen ei aiheuttaisi kenellekään kohtuuttomia kuluja. Tiedon luovuttajan kannalta kyse olisi hänellä jo olevien tietojen luovuttamisesta tai kertomista tilanteessa, jossa todennäköisesti uhkaa mittava öljy- tai aluskemikaalivahinko.

33 §. *Tietojen saaminen toimenpiderekisteristä.* Pykälässä säädettäisiin Suomen ympäristökeskuksen ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten oikeudesta saada salassapitosäännösten estämättä öljyvahinkoja ja niiden torjuntaa koskevia tietoja pelastuslain 69 §:ssä tarkoitetusta toimenpiderekisteristä. Tiedot voitaisiin tarvittaessa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla. Toimenpiderekisterin ylläpidosta vastaa Pelastusopisto. Hallituksen esitykseen sisältyy ehdotus pelastuslain 69 §:n muuttamisesta tietojen luovuttamisesta tässä pykälässä tarkoitetuille viranomaisille.

34 §. *Salassapitovelvollisuus.* Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan osallistuvia viranomaisia koskee laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999). Torjuntatehtävän yhteydessä henkilö voi saada sellaisia viranomaistoimintaa, liiketoimintaa tai yksityistä henkilöä koskevia tietoja, jotka eivät ole julkisia tai jotka on erikseen säädetty salassa pidettäviksi. Pykälän 1 momentissa torjuntaviranomaisten ja virka-apuviranomaisten palveluksessa oleville ja muille torjuntaan osallistuville onkin asetettu samat salassapitovelvoitteet kuin viranomaisille.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin poikkeuksesta vaitiolovelvollisuuteen. Sen mukaan olisi kuitenkin mahdollista yksittäistapauksessa ilmaista sellainen tieto, jonka ilmaiseminen on tarpeen hengen tai terveyden suojaamiseksi tai huomattavan ympäristö- tai omaisuusvahingon välttämiseksi.

8 luku Erinäiset säännökset

35 §. *Torjuntakustannusten maksaminen.* Ehdotettu 35 § olisi öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan kustannusvastuuta koskeva peruspykälä. Vahinkojen torjunnasta aiheutuvista kustannuksista on vastuussa vahingon aiheuttaja tai muu lainsäädännön perusteella ensisijaisesti korvausvelvollinen taikka tämän vakuutuksenantaja. Ensisijaisen korvausvelvollisuuden synnyttäviä lakeja olisi ainakin ympäristövahinkolaki (737/1994), merilaki (674/1994), erityisesti sen 9 luku ja 10 luku, liikennevakuutuslaki (279/1959) ja raideliikennevastuulaki (113/1999). Vastuu voisi perustua myös muuhun, edellä mainitsemattomaan lakiin.

Pykälän 2 momentissa viitattaisiin torjuntaviranomaisten mahdollisuuksiin saada öljyvahinkojen torjuntakustannuksista korvaus voimassa olevista toissijaisista korvausjärjestelmistä. Öljysuojarahastosta annetussa laissa säädetään niistä edellytyksistä, joiden perusteella rahastosta voidaan maksaa korvausta. Lähtökohtana on, että kustannuksia ei ole saatu perityksi ensisijaisesti vastuussa olevalta. Kansainvälisen öljyvahinkojen korvausrahaston ja sen lisärahaston korvausvelvollisuudesta on sovittu kansainvälisissä yleissopimuksissa, jotka on Suomessa saatettu voimaan merilain 10 luvulla ja erillisillä voimaansaattamislaeilla.

Pykälän 3 momentin mukaan öljyvahinkojen torjunnasta aiheutuvat kustannukset maksaisi ensivaiheessa asianomainen torjuntaviranomainen. Yleisimmin tämä viranomainen olisi alueen pelastustoimi, joka vastaa öljyvahinkojen torjumisesta alueellaan. Suomen ympäristökeskus vastaisi kustannuksista silloin, kun alusöljyvahinko on sattunut aavalla selällä taikka kun ympäristökeskus muuten on ottanut torjunnan hoitaakseen. Öljyvahinkojen jälkitorjunnassa torjuntaviranomainen on kunta. Torjuntaviranomaisen velvollisuus korvata torjunnasta aiheutuvat kustannukset siihen saakka, kunnes korvausvelvollinen tai 2 momentissa tarkoitettu rahasto maksaa korvauksen, ei merkitsisi muutosta nykytilanteeseen. Vahinkotilanteen alussa saattaa olla käytännössä mahdotonta selvittää, kuka on korvausvelvollinen, ja joissakin tilanteissa voi jopa vahingon alkuperän selvittäminen

kestää useita päiviä. Vahingon torjuntatoimenpiteitä ei voida kuitenkaan lykätä siihen saakka, että ensisijainen korvausvelvollinen on selvitetty.

Öljyvahinkojen torjuntaviranomaisten taloudelliset mahdollisuudet vastata torjunnasta aiheutuvista kustannuksista ovat rajalliset ja vaihtelevat eri viranomaisten kesken. Suomen ympäristökeskus voi suuren öljyvahingon sattuessa saada valtion talousarviosta varoja torjuntakustannusten kattamiseen. Pelastustoimen alueelle ja jälkitorjunnasta huolehtivalle yksittäiselle kunnalle torjuntakustannuksista voi muodostua kohtuuton rasitus, jos esimerkiksi öljyvahinko on suuri tai vastuuvelvollisen selvittämiseksi tarpeelliset tutkimukset ja oikeudenkäynnit vievät pitkän aikaa. Tämän vuoksi öljyvahinkojen torjuntaviranomaisilla on öljysuojarahastosta annetun lain 11 §:n perusteella mahdollisuus saada rahastosta ennakkokorvausta vahingon torjunta- ja ennallistamiskuluista. Ennakkokorvausmenettelyn tarkoitus on turvata torjuntaviranomaisten taloudelliset toimintaedellytykset vahingosta huolimatta, mutta se ei kuitenkaan poista ensisijaisesti korvausvelvollisen vastuuta kustannuksista.

Aluskemikaalivahinkojen torjunnasta aiheutuvat kustannukset maksaisi ensivaiheessa aina Suomen ympäristökeskus.

36 §. *Korvaukset torjuntaan osallistumisesta.* Öljyvahingon torjuntaviranomaisen, tilanteesta riippuen joko pelastustoimen alueen, Suomen ympäristökeskuksen tai kunnan, varoista maksettaisiin pykälän 1 momentin mukaan kohtuullinen palkkio torjuntaan osallistuneelle. Palkkioon oikeutettu olisi henkilö, joka lain 20 §:n perusteella on asetettu torjuntaviranomaisen käyttöön tai joka torjuntaviranomaisen tehtävään hyväksymänä on osallistunut vapaaehtoisesti öljyntorjuntaan. Vapaaehtoisesti torjuntaan osallistuva voisi saada palkkion käytännössä vain, jos torjuntaviranomainen on merkinnyt hänet omaan osallistujaluetteloonsa. Silloin hän myös toimisi viranomaisen hänelle määrittelemässä tehtävässä ja osana laajempaa, torjuntatyön johtajan alaisuudessa toimivaa organisaatiota. Oma-aloitteisesti ja vailla ohjausta toimivat henkilöt eivät siten voisi saada pykälässä tarkoitettua korvausta. Kuitenkin myös omia rantojaan tai maa-alueitaan öljystä puhdistava kiinteistön haltija on oikeutettu tässä pykälässä tarkoitettuun palkkioon, jos hänet on merkitty jäseneksi torjuntaviranomaisen organisaatiossa.

Pykälän 2 momentin mukaan torjuntaviranomaisten varoista maksettaisiin täysi korvaus torjunnasta aiheutuneista ylimääräisistä kustannuksista, torjunnassa hävinneiden, kulutettujen ja käytettyjen tarvikkeiden, laitteiden, varusteiden ja muiden vastaavien käyttöesineiden arvosta sekä torjuntatehtävistä ulkopuolisille mahdollisesti aiheutuneista vahingoista. Korvaus maksettaisiin myös torjuntaviranomaisen lain 20 ja 23 §:n perusteella käyttöön ottaman kaluston, tilojen ja muun omaisuuden arvosta sekä torjuntatoimien ulkopuolisille aiheuttamasta vahingosta. Maa-alueiden öljyvahinkolaki ja nykyinen alusjätelaki ovat aikaisemmin sisältäneet säännökset torjunta-avun ja torjunnasta aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta öljysuojarahastosta, mutta 1 päivänä tammikuuta 2005 voimaan tulleiden muutosten (1407/2004 ja 1408/2004) jälkeen torjunnasta aiheutuvien kustannusten korvaamisesta säädetään vain öljysuojarahastosta annetussa laissa (1406/2004).

Pykälän 3 momentin mukaan edellä mainittujen periaatteiden mukaisesti korvattaisiin Suomen ympäristökeskuksen varoista myös aluskemikaalivahinkojen torjunnasta johtuvien palkkioiden ja ulkopuoliselle mahdollisesti aiheutuneiden vahinkojen kustannukset. Vastaava säännös on voimassa olevan alusjätelain 27 b §:n 5 momentissa.

Pykälässä mainittujen korvausten hakemisesta säädettäisiin 4 momentissa. Turmeltunutta, hävinnyttä tai tuhoutunutta omaisuutta koskevasta vahingosta tulisi pykälän mukaan ensi tilassa ilmoittaa torjuntatoimen johtajalle, jotta syntyneet vahingot voitaisiin nopeasti tarkastaa. Korvausta olisi haettava asianomaiselta torjuntaviranomaiselta eli alueen pelastustoimelta, Suomen ympäristökeskukselta tai kunnalta kohtuulliseksi arvioidussa kolmen kuukauden määräajassa korvausperusteen syntymisestä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin torjuntaviranomaisten takautumisoikeudesta. Siltä osin kuin torjuntaviranomainen on maksanut tämän pykälän mukaisia kustannuksia, sillä

olisi oikeus saada korvaus kustannuksista ensisijaisesti vastuussa olevalta.

37 §. *Torjuntatyössä sattuneen tapaturman korvaaminen.* Pykälässä ehdotetaan otettavaksi lakiin uusi säännös öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjuntatilanteissa sattuneiden tapaturmien korvaamisesta. Voimassa olevissa maa-alueiden öljyvahinkolaissa, nykyisessä alusjätelaissa tai öljysuojarahastolaissa ei ole vastaavaa säännöstä. Perinteisesti lakeihin on kuitenkin sisältynyt säännös erilaiselle omaisuudelle ja kalustolle aiheutuneen vahingon korvaamisesta. On pidetty kohtuullisena, että tämän lain yhteydessä säädettäisiin myös henkilöön kohdistuvien tapaturmien korvaamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin torjunnassa sattuneen tapaturman tai siinä saadun ammattitaudin korvaamisesta valtion varoista. Edellytyksenä olisi, ettei asianomaisella ole oikeutta vähintään samansuuruiseen korvaukseen muun lain nojalla. Korvaus suoritettaisiin samojen perusteiden mukaan kuin työtapaturmassa ja ammattitaudissa. Korvaukseen oikeutettu olisi ensinnäkin sataman, laitoksen tai muun toiminnan harjoittajan palveluksessa oleva henkilö, jonka torjuntaviranomainen on lain 20 §:n perusteella saanut käyttöönsä öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi. Myös ne vapaaehtoiset henkilöt, jotka torjuntaviranomainen on edellä 36 §:ssä tarkoitetulla tavalla hyväksynyt suorittamaan torjuntatoimia, olisivat oikeutettuja korvaukseen. Pääperiaatteeltaan samansisältöiset säännökset on pelastuslain 80 §:ssä ja meripelastuslain 23 §:ssä.

Korvausasian käsittely säädettäisiin 2 momentissa Valtiokonttorin tehtäväksi.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin valtion takautumisoikeudesta. Valtiolla olisi maksamansa korvauksen osalta oikeus periä korvausta siltä, joka jonkin muun lain nojalla on ensisijaisesti korvausvelvollinen. Momentti vastaisi asiallisesti voimassa olevan alusjätelain 27 b §:n 5 momentin jälkimmäistä lausetta. Säännös koskee aluskemikaalivahinkojen torjunnassa aiheutuneita kustannuksia, mutta vastaava säännös öljyvahinkojen torjunnan osalta on öljysuojarahastosta annetun lain 16 §:ssä.

38 §. *Pelastustyössä aiheutuneen vahingon korvaaminen.* Pykälässä säädettäisiin vahinkojen korvaamisesta tilanteessa, jossa Suomen ympäristökeskus 25 §:n perusteella on määrännyt ryhdyttäväksi alusta tai sen lastia koskeviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin. Jos alukselle, sen lastille tai muulle siinä olevalle omaisuudelle aiheutuisi tässä yhteydessä enemmän vahinkoa, kuin mitä pelastustyötä tavanomaisesti suoritettaessa olisi ollut odotettavissa, korvaisi tämän yli menevän osan valtio. Edellytyksenä kuitenkin olisi, ettei kenenkään muun voida katsoa olevan näiden kustannusten osalta korvausvelvollinen.

39 §. *Öljyntorjuntarikkomus.* Lain säännösten rikkomisesta tuomittaisiin, jollei teko olisi vähäinen tai jollei teosta muualla laissa säädettäisi ankarampaa rangaistusta, sakkoon. Öljyntorjuntarikkomuksen tunnusmerkistön täyttävät laiminlyönnit yksilöitäisiin pykälän 1 momentissa. Öljyntorjuntarikkomuksia olisivat laiminlyönnit, jotka koskevat öljyvaraston perustorjuntavalmiutta (14 §), suuren öljyvaraston (15 §), sataman ja laitoksen (16 §) torjuntasuunnitelmaa ja -kalustoa sekä öljyn haltijan velvollisuutta ilmoittaa tapahtuneesta vahingosta tai sen vaarasta (17 §:n 2 momentti). Pykälä vastaisi periaatteessa nykyisen alusjätelain 28 §:n 2 momentin säännöstä alusjäterikkomuksesta ja maa-alueiden öljyvahinkolain 9 §:n 2 momentin säännöstä maa-alueiden öljyvahinkorikkomuksesta. Nykyisessä lainsäädännössä rangaistavia tekoja ja laiminlyöntejä ei kuitenkaan ole yksilöity. Öljyntorjuntarikkomuksesta voitaisiin tuomita sakkoon öljyvaraston haltija, sataman pitäjä ja muu 14—16 §:ssä mainittu toiminnan harjoittaja, joka jättää ympäristövahinkojen kannalta tarpeelliset suunnitelmat ja toimenpiteet tekemättä. Samoin jokainen öljyä hallussaan pitävä henkilö voitaisiin tuomita rikkomuksesta, jos hän ei ilmoita havaitsemastaan vahingosta tai sen vaarasta hätäkeskukseen. Virkamiehen virkarikoksesta ja virkavelvollisuuden laiminlyönnistä määrättävästä rangaistuksesta säädetään rikoslain 40 luvussa. Koska rangaistavaksi ehdotetut teot liittyvät lähinnä öljyvahinkojen torjuntavalmiuden ylläpitoon ja öljyvahingosta ilmoittamiseen, ehdotetaan rikosnimikkeeksi öljyntorjuntarikkomusta.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin mahdollisuus jättää tuomitsematta rangaistukseen

sellaisen velvoitteen laiminlyönnistä, jonka täyttämiseksi on asetettu uhkasakko. Tuomioistuimen harkittavaksi jäisi, olisiko esimerkiksi laiminlyönnin vakavuuden vuoksi perusteltua käyttää rinnakkain uhkasakkoa ja rangaistusta.

40 §. *Viittaukset rikoslakiin.* Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että rangaistus vastoin lain säännöksiä tehdystä ympäristön turmelemisesta määräytyisi rikoslain (39/1889) 48 luvun 1—4 §:n mukaan. Säännös vastaisi nykyisen alusjätelain 28 §:n 1 momenttia ja maa-alueiden öljyvahinkolain 9 §:n 1 momenttia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin rangaistus 34 §:ssä säädetyn torjuntatöihin osallistuvan salassapitovelvollisuuden rikkomisen rikkomisesta. Rangaistus määrättäisiin rikoslain 38 luvun 1 §:n salassapitorikosta tai 2 §:n salassapitorikkomusta koskevien säännösten mukaan, jollei teko ole rangaistava rikoslain 40 luvun 5 §:n virkasalaisuuden rikkomista tai tuottamuksellista virkasalaisuuden rikkomista koskevien säännösten mukaan.

41 §. *Torjuntakemikaalin käyttö.* Pykälässä säädettäisiin Suomen ympäristökeskuksen oikeudesta poikkeustapauksissa päättää torjuntakemikaalin käytöstä alusöljy- ja aluskemikaalivahingon torjunnassa. Kyseessä olisi poikkeus ehdotetun uuden merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa ja 4 luvun 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa säädettyihin päästökieltoihin. Ehdotus vastaa nykyisen torjuntaasetuksen 9 §:ää, mutta säännöstä esitetään laajennettavaksi alusöljyvahinkojen torjunnasta myös aluskemikaalivahinkojen torjuntaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tarkemmin siitä harkinnasta ja eri etujen välisestä punninnasta, jota Suomen ympäristökeskus joutuisi tekemään ennen päätöksen tekemistä. Säännös vastaa nykyistä alusjäteasetuksen 9 §:ää.

42 §. *Voimaantulo.* Pykälän 1 momentti sisältää tavanomaisen voimaantulosäännöksen. Öljyntorjuntalaki tulisi voimaan samaan aikaan uuden merenkulun ympäristönsuojelulain kanssa. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että öljyntorjuntalailla kumottaisiin maa-alueiden öljyvahinkolaki siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Nykyiseen alusjätelakiin sisältyvät alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntatoimesta annetut säännökset kumottaisiin uudella merenkulun ympäristönsuojelulailla.

Pykälän 3 momentin mukaan ennen torjuntalain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

2.6 Laki öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta

13 §. *Torjunta- ja ennallistamiskustannukset.* Öljysuojarahastosta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan ehdotettua öljyvahinkojen torjuntalakia. Lain 13 §:n 1 momentin 2 kohdassa olevat viittaukset aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annettuun lakiin (378/1974) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin. Lisäksi muutettaisiin viittaus kumottavissa laeissa tarkoitettuihin torjuntatoimenpiteisiin viittaukseksi öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitettuihin öljyntorjuntatoimenpiteisiin. Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta säädettäisiin öljyvahinkojen torjuntalain 5 luvussa. Öljysuojarahastosta annetussa laissa (1406/2004) ei kuitenkaan säädetä aluskemikaalivahingoista, joten viittaus öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitettuihin öljyntorjuntatoimenpiteisiin tarkoittaisi nimenomaan öljyntorjuntatoimenpiteitä, eikä aluskemikaalivahinkojen torjuntatoimenpiteitä.

17 §. *Korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta.* Öljysuojarahastosta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan ehdotettua öljyvahinkojen torjuntalakia. Öljysuojarahastosta annetun lain 17 §:n 1 momentissa olevat viittaukset aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annettuun lakiin (378/1974) muutettaisiin viittaukseksi öljyvahinkojen torjuntalakiin. Säännöksen sisältöä ei ole tarkoitettu muutettavaksi, vaan sen perusteella voitaisiin edelleen myöntää öljysuojarahaston varoista alueen pelastustoimelle korvausta torjuntakaluston hankkimi-

sesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneista kustannuksista.

18 §. *Harkinnanvarainen korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta.* Öljysuojarahastosta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan ehdotettua öljyvahinkojen torjuntalakia. Öljysuojarahastosta annetun lain 18 §:n 1 momentissa oleva viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi öljyvahinkojen torjuntalakiin. Säännöksen sisältöä ei ole tarkoitettu muutettavaksi, vaan sen perusteella voitaisiin edelleen myöntää öljysuojarahaston varoista valtiolle korvausta öljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneista kustannuksista.

19 §. *Harkinnanvaraiset avustukset.* Öljysuojarahastosta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan ehdotettua öljyvahinkojen torjuntalakia. Öljysuojarahastosta annetun lain 19 §:n 2 kohdassa oleva viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 14 pykälään muutettaisiin viittaukseksi öljyvahinkojen torjuntalain 16 pykälään. Säännöksen sisältöä ei ole tarkoitus muuttaa, vaan sen perusteella voitaisiin edelleen myöntää harkinnanvaraisia avustuksia torjuntakaluston hankkimiseen niille, jotka täyttävät öljyvahinkojen torjuntalaissa ja sen perusteella asetetut velvollisuudet torjuntakaluston hankkimiseen erityisen laajasti ja hyvin. Säännös käsittäisi sekä sataman, laitoksen tai telakan omistajat kuin myös merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 2 §:ssä tarkoitetut korjaussatamat.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.7 Laki merensuojelulain muuttamisesta

2 §. *Soveltamisala.* Merensuojelulain 2 §:n 1 momentissa oleva viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuihin merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja öljyvahinkojen torjuntalakiin. Koska öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettäisiin nyt myös aluskemikaalivahinkojen torjunnasta aiheutuvista toimenpiteistä, merensuojelulain soveltamisalasäännöstä täydennettäisiin tätä koskevalla maininnalla. Sekä öljyvahinkojen että aluskemikaalivahinkojen torjunnasta aiheutuvista toimenpiteistä säädettäisiin siten merensuojelulain sijasta öljyvahinkojen torjuntalaissa. Säännöksen sisältöä ei ole tarkoitettu muutoin muutettavaksi. Siten alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaan ympäristön pilaantumiseen ja pilaantumisen ehkäisemiseen sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulakia vastaavasti kuin aikaisemmin sovellettiin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettua lakia (300/1979).

13 §. *Tietorekisterit ja tietojen antaminen.* Merensuojelulain 13 §:n 3 momentissa viitataan saman lain 7 §:n 3 momenttiin, jossa säännellään kiellon vastaista mereen laskemista ja pilaamiskiellon vastaista toimintaa erilaisissa hätätilanteissa, kun ihmishenki taikka aluksen, avomeriyksikön tai ilmaaluksen turvallisuus on uhattuna, ja mereen laskeminen ilmeisesti on ainoa keino torjua uhka, taikka aiheutuva vahinko näin menetellen olisi pienin mahdollinen. Mereen laskeminen on tehtävä siten, että ihmiselle tai meren elämälle aiheutuva vahinko jää mahdollisimman vähäiseksi.

Merensuojelulain perustelujen mukaan vuoden 1992 Helsingin sopimus ja Koillis-Atlantin sopimus edellyttävät tietorekisterin pitämistä ja säännöllistä tietojen antamista merensuojelulain nojalla annetuista luvista ja niihin liittyvistä selvityksistä sekä hätätilassa tapahtuvista jätteen tai muun aineen mereen laskemisista. Tiedot tulisi antaa asianomaiselle kansainväliselle järjestölle sen vahvistamia menettelytapoja ja määräaikoja noudattaen. Tätä varten ympäristöministeriön tai sen määräämän viranomaisen tulisi pitää yllä tarpeellisia tietorekistereitä ja kerätä tarpeellisia tietoja. Tarkempia ohjeita säännöksen soveltamisesta voitaisiin antaa valtioneuvoston päätöksellä.

Merensuojelulain 13 §:n mukaan on voimassa olevan lain mukaan tullut tehdä ilmoitus kansainväliselle järjestölle siten kuin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979) säädetään. Nyt vastaava ilmoitusmenettely perustuisi ehdotettuihin merenkulun ympäristönsuojelulakiin sekä öljyvahinkojen torjuntalakiin, joihin kumpaankin voitaisiin edelleen sisällyttää ilmoitusvelvollisuus kansainväliselle järjestölle. Tällä hetkellä lakiin perustuva ilmoitusvelvollisuus on tarkoittanut ilmoittamista rantavaltioiden asianomaisille kansallisille viranomaisille, jotka sitten raportoivat kansainvälisille järjestöille.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.8 Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta

2 §. *Soveltamisala.* Ympäristönsuojelulain soveltamisalaa koskevaa 2 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiviittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Ympäristönsuojelulain ja merenkulun ympäristönsuojelulain soveltamisalojen suhdetta ehdotetaan samalla täsmennettäväksi ja ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 7 § huomioon ottaen myös hieman muutettavaksi. Säännöstä ei muuten muutettaisi.

Ympäristönsuojelulakia ei ehdotuksen mukaan sovellettaisi toimintaan, josta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa, ellei merenkulun ympäristönsuojelulaissa toisin säädetä. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädettäisiin aluksen tavanomaisen toiminnan seurauksena olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä. Aluksen määritelmä olisi MARPOL 73/78 –yleissopimuksen (SopS 51/1983) ja sen liitteiden ja niihin myöhemmin tehtyjen muutosten mukaan varsin laaja, koska aluksella tarkoitetaan MARPOL 73/78 –yleissopimuksen 2 artiklan 4 kohdan mukaan jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuna kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät ja kelluvat alustat. Merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 7 §:n yksityiskohtaisista perusteluista tarkemmin ilmenevillä perusteilla pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetuista kelluvista alustoista peräisin olevan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen sovellettaisiin kuitenkin, mitä ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja jätelaissa (1072/1993) säädetään. Jätelaissa ei sen sijaan ole määritelty jätelain soveltamisalaa suhteessa merenkulun ympäristönsuojelulainsäädäntöön, vaan jätelaki koskee lain soveltamisalaa sääntelevän 2 §:n mukaan jätettä, sen syntymisen ehkäisemistä sekä sen vaarallisen tai haitallisen ominaisuuden vähentämistä, jätteen hyödyntämisen edistämistä, jätehuollon muuta järjestämistä, roskaantumisen ehkäisemistä sekä roskaantuneen alueen puhdistamista. Jätteestä aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään jätelain 2 §:n mukaan lisäksi ympäristönsuojelulaissa.

Ehdotettu säännös selventäisi sen periaatteen, että vakituisesti samalla paikalla asuntona, ravintolana, työskentelyyn, virkistykseen tai niihin verrattaviin toimintoihin käytettävät alukset rinnastettaisiin ympäristönsuojelussa ja jätehuollossa vastaaviin tarkoituksiin rannalla käytettyihin rakennuksiin.

41 §. *Lupaharkinnan perusteet.* Ympäristönsuojelulain mukaisen lupaharkinnan perusteita koskevaa 41 §:n 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiviittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Säännös pysyisi muutoin ennallaan. Sataman ympäristölupa-asiaa ratkaistaessa olisi noudatettava, mitä merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja sen nojalla säädetään sataman jätehuoltosuunnitelmasta. Alusjätteiden vastaanotosta säädettäisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvussa. Sataman jätehuoltosuunnitelmasta säädettäisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 3 §:ssä ja jätehuolto-

suunnittelumenettelystä merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 4—5 §:ssä.

45 §. *Jäte- ja jätehuoltomääräykset.* Ympäristönsuojelulain mukaisia jäte- ja jätehuoltomääräyksiä koskevaa 45 §:n 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että satamaa koskevassa ympäristöluvassa ei enää annettaisi tarpeellisia määräyksiä sataman jätehuoltosuunnitelmasta, vaan sataman ympäristölupa ei enää miltään osalta ohjaisi sataman jätehuoltosuunnitelman laatimista. Sataman jätehuoltosuunnitelma perustuisi jatkossa ainoastaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (alusjätedirektiivi) mukaisiin vaatimuksiin, jotka sisältyvät merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja -asetukseen. Sataman jätehuoltosuunnittelu ja suunnitelman täytäntöönpano perustuisivat jatkossa merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja -asetukseen, eikä enää ympäristönsuojelulakiin. Muutoksella pyritään saamaan satamien jätehuoltosuunnittelu joutuisammaksi ja joustavammaksi alusjätedirektiivin vaatimusten täyttämiseksi. Säännös pysyisi muutoin ennallaan.

65 §. *Tietojärjestelmään merkitseminen.* Ympäristönsuojelulain mukaista ympäristönsuojelun tietojärjestelmään merkitsemistä koskevaa 65 §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiviittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Jätehuoltosuunnitelman noudattamisesta satamassa säädettäisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 3 §:ssä, jonka mukaan satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty. Satamien jätehuoltosuunnitelman valvontavelvollisuus alkaisi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilla, kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty ja satama on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Satamien jätehuollon valvonnasta säädettäisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 4 ja 5 §:ssä. Säännöstä ei muuten muutettaisi. Vaikka sataman ympäristölupa ei enää ohjaisi sataman jätehuoltosuunnitelman laatimista, niin satama olisi edelleen merkittävä ja sataman jätehuoltosuunnitelma olisi edelleen ilmoitettava ympäristönsuojelun tietojärjestelmään ja merkinnästä ja ilmoituksesta olisi edelleen lähetettävä tieto kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle. Sataman jätehuoltosuunnitelmasta säädettäisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 3—5 §:ssä.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.9 Laki Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta

Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain 6 luvun otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan merenkulun ympäristönsuojelulaissa käytettyä ilmausta aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen. Ilmausta ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen on tarpeen käyttää vesien pilaantumisen ehkäisemisen sijasta, koska sanotuissa laeissa säännellään nykyisin myös aluksista ilmaan menevien päästöjen ehkäisemistä, vaikka vesiin menevien päästöjen ehkäiseminen edelleen on keskeinen osa lainsäädäntöä.

31 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain 31 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiviittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Vastaavasti kuin 6 luvun otsikossa, käytettäisiin 31 §:ssä ilmauksen vesien pilaantumisen ehkäiseminen sijasta ilmausta ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen. Säännöstä ei muuten muutettaisi.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien

tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.10 Laki jätelain muuttamisesta

73 a §. *Kielto polttaa jätettä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.* Jätteenpolttokieltoa Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä koskevaa jätelain 73 a §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että lakiviittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Säännöstä ei muuten muutettaisi.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.11 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Alusturvallisuuden määritelmää alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 §:n 1 kohdassa ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemiseen muutettaisiin viittaukseksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen. Säännöstä ei muuten muutettaisi. Ilmausta ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen on tarpeen käyttää vesien pilaantumisen ehkäisemisen sijasta, koska laissa säännellään nykyisin myös aluksista ilmaan menevien päästöjen ehkäisemistä, vaikka aluksista vesiin menevien päästöjen ja vesien pilaantumisen ehkäiseminen edelleen ovat keskeinen osa lainsäädäntöä. Ilmaan meneviä päästöjä koskevien säännösten valvonta kuuluu vesiin menevien päästöjen ohella alusturvallisuuden valvontalain sekä merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin osana alusturvallisuuden kokonaisuutta.

3 §. *Muu lainsäädäntö.* Alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 3 §:n 2 momentissa säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain ja alusjätelain soveltamisesta. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Lisäksi alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 3 §:n 2 momentissa oleva ilmaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonta ehdotetaan muutettavaksi ilmaukseksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonta. Ilmausta ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen on tarpeen käyttää vesien pilaantumisen ehkäisemisen sijasta, koska laissa säännellään nykyisin myös aluksista ilmaan meneviä päästöjä, vaikka vesiin menevät päästöt ja vesien pilaantumisen ehkäiseminen edelleen ovat keskeinen osa lainsäädäntöä. Ilmaan meneviä päästöjä koskevien säännösten valvonta kuuluu vesiin menevien päästöjen ohella alusturvallisuuden valvontalain sekä merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtäviin. Säännöstä ei muuten muutettaisi, eikä Liikenteen turvallisuusviraston toimivallan perustumiseen tulisi muutosta aikaisempaan, kun kysymys on viranomaisen toimivallan perustumisesta joko merenkulun ympäristönsuojelulakiin tai alusturvallisuuden valvonnasta annettuun lakiin.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.12 Laki rikoslain muuttamisesta

1 luvun 1 §. *Suomessa tehty rikos.* Rikoslain 1 luvun 1 §:n 2 momentissa säädetään Suomen lain soveltamisesta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen

ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Säännökset Suomen lain soveltamisesta talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen ovat ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvussa, ja säännökset viranomaisen tarkastusoikeudesta talousvyöhykkeellä ovat ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa. Rikoslain 1 luvun 1 §:n säännöstä ei muutoin muutettaisi.

8 luvun 1 §. *Syyteoikeuden vanhentuminen.* Rikoslain 8 luvun 1 §:n 4 momentissa säädetään syyteoikeuden vanhentumisesta. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 28 §:ään muutettaisiin vastaavasti viittaukseksi ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ään. Rikoslain 8 luvun 1 §:n säännöstä ei muutoin muutettaisi, joten ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisaika olisi edelleen kolme vuotta.

48 luvun 10 §. *Ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehty ympäristörikos.* Rikoslain 48 luvun 10 §:ssä säädetään ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehdystä ympäristörikoksesta. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 28 §:n 1 momenttiin muutettaisiin viittaukseksi ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ään. Rikoslain 48 luvun 10 §:n säännöstä ei muutoin muutettaisi, joten ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä, rikoslain ympäristörikoksia koskevan 48 luvun 1–4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta saisi edelleen tuomita vain sakkoa.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.13 Laki tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain muuttamisesta

1 §. Tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetussa laissa säädetään tutkinnan ja pakkokeinojen edellytyksistä ulkomaisella kauppa-aluksella. Säännöstä ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Säännöstä ei muutoin muutettaisi, joten lain 1 §:ssä tarkoitetussa tapauksessa tutkinnan toimittaminen ja pakkokeinojen käyttö olisi edelleen mahdollista sellaisen rikoksen johdosta, joka on ehdotetussa alusjätelaissa tarkoitettu ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehty rikos.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.14 Laki Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain muuttamisesta

3 §. *Ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen sovellettava lainsäädäntö.* Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 3 §:ssä säädetään ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen Suomen talousvyöhykkeellä sovellettavasta lainsäädännöstä, ja pykälän 2 momentissa säädetään nimenomaan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen ja öljyvahinkojen torjuntaan talousvyöhykkeellä sovellettavasta lainsäädännöstä.

Pykälän 2 momentin säännöstä ehdotetaan muutettavaksi seuraavasti: Ilmaus alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäiseminen muutettaisiin ilmaukseksi alusten tavanomaisesta toimin-

nasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen. Ilmaus öljyvahinkojen torjuntaa koskevat toimenpiteet talousvyöhykkeellä muutettaisiin ilmaukseksi öljyvahinkojen sekä aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevat toimenpiteet talousvyöhykkeellä. Viittaus aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) muutettaisiin alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen osalta viittaukseksi ehdotettuun merenkulun ympäristönsuojelulakiin ja öljyvahinkojen sekä aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevien toimenpiteiden osalta viittaukseksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin.

Ehdotetut muutokset ovat tarpeen, koska voimassa oleva alusjätelaki jaetaan kahteen eri lakiin ja koska pilaantumisen sääntely sisältää paitsi veteen menevät päästöt, myös ilmaan menevät päästöt ehdotetusta merenkulun ympäristönsuojelulaista tarkemmin ilmenevällä tavalla. Säännöksessä aiemmin käytetty ilmaus öljyvahinkojen torjunta muutettaisiin vastaavasti ilmaukseksi öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunta, koska öljyvahinkojen torjuntalaissa säädettäisiin myös aluskemikaalivahinkojen torjunnasta. Säännöstä ei muutoin muutettaisi.

21 §. *Rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttäminen.* Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 21 §:ssä säädetään rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttämisestä Suomen talousvyöhykkeellä tehtyjen rikosten perusteella. Pykälässä ehdotetaan muutettavaksi viittaukset alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) viittauksiksi ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain vastaaviin pykäliin siten, että viittaus alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 28 §:n 1 momenttiin muutettaisiin vastaavasti viittaukseksi ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ään ja viittaus alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 28 b §:ään muutettaisiin viittaukseksi merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 5 §:ään. Säännöksen sisältöä ei muutettaisi, eikä säännöstä muutoin muutettaisi.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.15 Laki pelastuslain muuttamisesta

1 §. *Lain soveltamisala.* Pelastuslain (468/2003) 1 §:n 3 momentissa säädetään pelastuslain soveltamisalasta, pykälän 3 momentin mukaan pelastuslain lisäksi sovelletaan, mitä säännöksessä luetelluissa muissa laeissa säädetään. Säännöstä ei muutoin esitetä muutettavaksi, mutta viittaukset kumottaviin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annettuun lakiin (378/1974) muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin. Samalla muutettaisiin viittaus aiempaan ilmailulakiin (281/1995) viittaukseksi voimassa olevaan ilmailulakiin (1242/2005).

Pelastuslain 69 §:n 3 momentissa säädetään viranomaisten oikeudesta saada tietoja pelastuslain 69 §:ssä tarkoitetusta toimenpiderekisteristä. Niiden viranomaisten luetteloon, joilla olisi sanottu oikeus saada tietoja toimenpiderekisteristä, ehdotetaan lisättäväksi Suomen ympäristökeskus ja elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskukset. Oikeus tietojen saantiin olisi tarkoitukseltaan rajoitettu öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjuntaan ja siihen varautumiseen. Säännös on tarpeen, koska muutoin öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjunnasta vastaavilla ympäristöviranomaisilla ei olisi oikeutta saada tietoja pelastusviranomaisten vastuulla olevasta öljyntorjunnan osasta. Säännöstä ei muutoin muutettaisi.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien

tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.16 Laki meripelastuslain muuttamisesta

4 §. *Muut meripelastusviranomaiset.* Meripelastuslain (1145/2001) 4 §:n 2 momentissa säädetään muiden meripelastusviranomaisten tehtävistä, ja pykälän 2 momentin 8 kohdassa säädetään ympäristöviranomaisten tehtävistä. Säännöksessä on voimassa olevassa laissa viitattu alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisen osalta merionnettomuuksien yhteydessä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lainsäädäntöön. Tämä viittaus muutettaisiin viittaukseksi öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnasta annettuun lainsäädäntöön. Säännöstä ei muutoin esitetä muutettavaksi.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

2.17 Laki puolustusvoimista annetun lain muuttamisesta

11 §. *Virka-apu yhteiskunnan turvaamiseksi.* Puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 11 §:ssä säädetään puolustusvoimien mahdollisuudesta antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi. Pykälän mukaan puolustusvoimat voi antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi siten kuin pykälässä luetelluissa laeissa tai muussa laissa säädetään. Pykälässä viitataan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettuun lakiin (300/1979) ja maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annettuun lakiin (378/1974). Säännöstä ei muutoin esitetä muutettavaksi, mutta viittaukset edellä mainittuihin kumottaviin lakeihin muutettaisiin viittaukseksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin, jossa säädettäisiin sekä öljyvahinkojen että aluskemikaalivahinkojen torjunnasta.

Laki tulisi voimaan samanaikaisesti hallituksen esitykseen sisältyvien muiden lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin. Säännös on tarpeen tarvittavien lain soveltamisen valmisteluun liittyvien tehtävien kuten menettelyohjeiden laatimiseksi.

3 Tarkemmat säännökset ja määräykset

Ehdotetussa merenkulun ympäristönsuojelulaissa annettaisiin lakiin perustuvat valtuudet valtioneuvoston asetuksen antamiseen sekä valtuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle teknisten määräysten antamiseen. MARPOL 73/78 -yleissopimukseen liittyviä teknisiä määräyksiä päivitetään säännöllisesti teknisen kehityksen seurauksena. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset öljypitoisen seoksen päästörajoituksista, ja seosten päästömääräyksistä, haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta, päästörajoituksista ja aluksilla irtolastina kuljettamiselle asetettavista rakenteellisista vaatimuksista. Lisäksi voitaisiin antaa tarkemmat määräykset käymäläjäteveden päästörajoituksista, siitä minkälainen käymäläjätevesi katsotaan käsitellyksi, käymäläjäteveden päästökieltoa koskevista poikkeuksista ja käymäläjärjestelmille asetettavista vaatimuksista sekä kiinteän jätteen päästörajoituksista, ilmaa pilaavien aineiden päästöjen ehkäisemisestä ja rajoittamisesta sekä öljy- ja kaasusäiliöaluksista haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästöjen kielloista ja rajoituksista satamissa.

Asetuksella voitaisiin myös antaa tarkemmat säännökset aluksilla käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista ja moottoreissa käytettävistä pakokaasujen puhdistuslaitteista ja puhdistusmenetelmistä. Lisäksi voitaisiin antaa säännökset aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määritysmenetelmistä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä, IAPP-todistuskirjasta, alusten moottoreiden ja pakokaasujen puhdistuslait-

teiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä poikkeuksista sekä aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Asetuksella voitaisiin lisäksi antaa säännökset päästöjenvähentämisteknologian koekäytöstä, toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määristä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista viranomaiselle, polttoaineen laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista, alusjätteiden vastaanottojärjestelyistä satamissa ja korjaussatamissa, sataman jätehuoltosuunnitelmasta, mahdollisuudesta olla jättämättä vähäisiä määriä jätteitä ja välttää viivytystä, öljyvahingon ja haitallisen nestemäisen aineen vaarasta ja vaarallisesta aineesta ilmoittamisen tavasta ja nimetylle tarkastajalle määrätyn palkkion suuruudesta.

Liikenteen turvallisuusviraston määräyksillä voitaisiin antaa tarkemmat tekniset määräykset öljyn ja haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen liittyvien poikkeusten, vapautusten ja vastaavuuksien yksityiskohdista, valmiussuunnitelmasta öljyvahingon ja meriympäristövahingon varalle, öljypäiväkirjan ja IOPP -todistuskirjan kaavasta, kemikaalisäiliöaluksia koskevasta menettelytapaohjekirjasta, lastipäiväkirjasta ja haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavien alusten todistuskirjoista, käymäläjäteveden keräilysäiliöitä ja käymäläjäteveden käsittelylaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä, kiinteän jätteen päästörajoituksen saavuttamiseksi tarvittavia hienonnuslaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä, aluksen jätepäiväkirjan kaavasta, moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista, alusjätteistä ilmoittamisen tavasta, alusjätteistä ilmoittamislomakkeen kaavasta ja vaarallisesta aineesta ilmoittamisen kaavasta.

Ehdotetussa öljyvahinkojen torjuntalaissa annettaisiin valtuudet valtioneuvoston asetuksella antaa tarkempia säännöksiä alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen yhteistoimintasuunnitelmasta ja suuren öljyvaraston suunnitelmasta ja torjuntakalustosta öljyvahingon varalta sekä sataman ja laitoksen suunnitelmasta ja torjuntakalustosta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon varalta.

Muihin ehdotettuihin lakeihin ei sisälly valtuuksia tarkempien säännösten tai määräysten antamiseen.

4 Voimaantulo

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistettu I liite ja II liite tulivat kansainvälisesti voimaan 1 päivänä tammikuuta 2007. Suomi on ilmoittanut IMO:lle, että muutokset tulevat voimaan Suomen osalta vasta nimenomaisen suostumuksen antamisen jälkeen. Liitteiden voimaansaattamislait on tarkoitus saattaa voimaan tasavallan presidentin asetuksella mahdollisimman pian niiden hyväksymisen jälkeen.

AFS-yleissopimus tuli kansainvälisesti voimaan 17 päivänä syyskuuta 2008. Suomi allekirjoitti yleissopimuksen hyväksymisvaraumin kesäkuussa 2002. Yleissopimus tulee sopimuksen 18 artiklan 3 kappaleen mukaisesti voimaan Suomen osalta kolmen kuukauden kuluttua Suomen hyväksymiskirjan tallettamisesta. Esitykseen sisältyvä AFS-yleissopimuksen voimaansaattamislaki esitetään tulevaksi voimaan tasavallan presidentin asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti kun yleissopimus tulee Suomen osalta kansainvälisesti voimaan.

Merenkulun ympäristösuojelulaki, öljyvahinkojen torjuntalaki ja niistä johtuvat muutoslait ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2010 samanaikaisesti liikennehallinnon virastouudistusta koskevien lakien kanssa. Ennen lain voimaantuloa voitaisiin ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Merenkulun ympäristönsuojelulakia koskevaan lakiehdotuksiin ehdotetaan sisällytettäviksi siirtymäsäännös. Merenkulun ympäristönsuojelulain siirtymäsäännöksen mukaan alusjätelain mukaisesti tehdyt katsastukset, myönnetyt samanarvoisuudet, poikkeusluvat ja muut luvat olisivat voimassa niissä määri-

tellyn määräajan loppuun saakka. Todistuskirjojen uusiminen ei siten ajankohtaistuisi samanaikaisesti kaikkien alusten osalta. Sen sijaan toistaiseksi myönnetyt asiakirjat olisi uusittava uuden lain voimaan tullessa ja vireillä oleviin hakemuksiin sovellettaisiin uuden lain voimaan tulon jälkeen uutta lakia.

5 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 11/2000 vp, PeVL 12/2000 vp ja PeVL 45/2000 vp). Lisäksi perustuslakivaliokunta on todennut, että jos sopimuksessa määritellyt käsitteet koskevat lainsäädännön alaan kuuluvia asioita, määritelmät vaikuttavat välillisesti näiden lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten sisältöön ja soveltamiseen ja kuuluvat siksi itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp).

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistetut I liite ja II liite

Yhteisoikeuden kannalta MARPOL 73/78 -yleissöpimuksen uudistettu I ja II liite kuuluvat jaetun toimivallan alaan siten, että pääosa määräyksistä kuuluu jäsenmaiden toimivaltaan. Yhteisön toimivaltaan kuuluvat säännökset koskevat öljysäiliöalusten rakennevaatimuksia sekä öljyisten jätteiden jättämistä satamaan ja sataman vastaanottolaitteita.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun I liitteen 1 sääntö sisältää määritelmät ja 2 sääntö koskee soveltamisalaa, säännöissä 3—5 on vapautusten, poikkeuslupien, poikkeuksien ja samanarvoisuuksien perusteet, säännöissä 6—11 on määräykset erilaisista katsastus- ja todistuskirjavelvoitteista ja valvonnasta, säännöissä 12—17 kaikkien alusten koneistotiloja koskevista vaatimuksista, säännöissä 18—36 öljysäiliöalusten lastitilaa koskevista rakenne- ja laitevaatimuksista sekä öljyn toiminnallisen tyhjentämisen valvontaa koskevista vaatimuksista. Säännössä 37 on määräykset aluksen valmiussuunnitelmasta öljyvahingon varalta, säännössä 38 vastaanottolaitteita koskevista vaatimuksista ja säännössä 39 erikoisvaatimuksista kiinteille ja kelluville alustoille. I liitteen lisäyksissä säädetään öljyluettelosta, IOPP-todistuskirjan ja liitteiden kaavoista sekä öljypäiväkirjan kaavasta.

Mainitut sopimusmääräykset sisältävät alusten omistajiin ja siten yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin keskeisesti vaikuttavia määräyksiä ja kuuluvat lainsäädännön alaan. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu I liite lisäyksineen kuuluu siten lainsäädännön alaan ja edellyttää eduskunnan suostumusta siltä osin kuin määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistetun II liitteen säännössä 1 on määritelmät, 2 sääntö koskee soveltamisalaa, säännöissä 3—5 on poikkeusten, vapautusten ja samanarvoisuuksien perusteet, säännössä 6 haitallisiin nestemäisiin aineisiin sovellettavan luokittelun ja luetteloinnin perusteet, säännöissä 7—10 katsastus- ja todistuskirjavelvoitteet, säännöissä 11—12 kemikaalialusten suunnittelua, rakentamista, varustusta, käyttöä, pumppaus- putkisto- ja purkamisjärjestelyjä sekä jätesäiliöitä koskevien vaatimusten perusteet, säännöissä 13—15 määräykset haitallisten nestemäisten aineiden toiminnallisesta tyhjentämisestä, menettelytapaohjekir-

jasta ja lastipäiväkirjasta, säännössä 16 valvontatoimenpiteistä, säännössä 17 valmiussuunnitelmasta haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalta ja säännössä 18 vastaanottolaitteistoista ja lastinpurkuterminaalien järjestelyistä. II liitteen lisäyksissä määrätään vaatimuksista, jotka koskevat haitallisten nestemäisten aineiden tarkempaa luokittelua, lastipäiväkirjan mallia, kansainvälisen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan kaavaa, menettelytapaohjekirjan normitettua mallia, lastisäiliöiden, pumppujen ja niiden putkistojen jätemäärien arviointia, esipesumenetelmiä ja lastisäiliöiden tuuletusta.

Mainitut sopimusmääräykset sisältävät alusten omistajiin ja siten yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin keskeisesti vaikuttavia määräyksiä ja kuuluvat lainsäädännön alaan. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu II liite lisäyksineen kuuluu siten lainsäädännön alaan ja edellyttää eduskunnan suostumusta siltä osin kuin määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

AFS-yleissopimus

AFS-yleissopimus on luonteeltaan jaetun toimivallan sopimus eli sen määräykset kuuluvat osittain jäsenvaltion ja osittain yhteisön toimivaltaan. AFS-yleissopimuksen osalta yhteisön toimivalta perustuu TBT-asetukseen ja direktiiviin 2002/62/EY.

Seuraavassa käsitellään sopimuksen artikloja siltä osin kuin ne hallituksen käsityksen mukaan kuuluvat yhteisön toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

AFS-yleissopimuksen 2 artiklassa on määritelty sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). TBT-asetukseen on otettu AFS-yleissopimuksen määritelmät kiinnittymisenestojärjestelmän, bruttovetoisuuden, pituuden ja aluksen osalta. Näiden osalta toimivallan voidaan katsoa siirtyneen yhteisölle.

Yleissopimuksen 3 artikla määrittelee yleissopimuksen soveltamisalan. Siltä osin kuin artiklan 1 kohdan viittaukset sopimuksen soveltamisesta aluksiin, joilla on oikeus käyttää sopimusvaltioiden lippuja, käsittää alukset, jotka käyttävät yhteisön jäsenvaltioiden lippuja, toimivallan voidaan katsoa siirtyneen yhteisölle. Vastaavasti siltä osin kuin yleissopimuksen artiklaan sisältyvä määräys yleissopimuksen soveltamisesta aluksiin, joilla ei ole oikeutta käyttää minkään sopimusvaltion lippua, mutta jotka toimivat jonkin sopimusvaltion hallinnon alaisuudessa, koskee alusta, joka toimii yhteisön jäsenvaltion hallinnon alaisuudessa, toimivallan voidaan katsoa siirtyneen yhteisölle. Edelleen artiklassa määrätään, että yleissopimusta sovelletaan muiden kuin sopimusvaltion lipun tai hallinnon alla kulkeviin aluksiin, jotka saapuvat jonkin sopimusvaltion satamaan, telakalle tai avomeriterminaaliin. Siltä osin kuin kysymys on jäsenvaltion satamaan tai offshore-terminaaliin saapuvasta aluksesta, toimivallan voidaan katsoa siirtyneen yhteisölle. Yleissopimuksen 3 artiklan 2 kappaleen sisältyy määräyksiä, joilla rajataan yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle sotilasalusten ja muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin käytettävät valtioalukset. Vastaavat rajaukset sisältyvät myös TBT-asetukseen, minkä seurauksena yhteisölle voidaan katsoa siirtyneen toimivalta näiltä osin.

Yleissopimuksen 4 artiklassa 1 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltiot kieltävät 1 liitteen mukaisten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien soveltamisen, uudelleen soveltamiseen, asentamisen ja käytön. TBT-asetukseen on otettu määräystä vastaavat säännökset. Toimivallan voidaan katsoa siten siirtyneen yhteisölle näiltä osin. Artiklan 2 kohdan määräykset, jotka koskevat uusia kiellettäviä kiinnittymisenestoaineita, kuuluvat edelleen jäsenvaltioiden toimivaltaan.

AFS-yleissopimus sisältää useita määräyksiä, joista säädetään Suomessa voimassa olevissa laeissa ja jotka siten kuuluvat lainsäädännön alaan ja edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Yleissopimuksen 5 artiklassa määrätään sopimuksen 1 liitteen mukaisten jätteiden

valvonnasta. Jätteiden valvonnasta säädetään jätelaissa ja kemikaalilaissa.

Yleissopimuksen 10 artiklassa määrätään alusten katsastuksesta ja todistuskirjan antamisesta. TBT-asetukseen sisältyy säännöksiä jäsenvaltioiden velvollisuudesta toimittaa katsastus jäsenvaltion lippua käyttävien alusten osalta. Lisäksi eduskunnan käsiteltävänä olevaan alusturvallisuuslakiin sisältyisi säännöksiä katsastuksesta ja todistuskirjan antamisesta. TBT-asetuksen ja AFS-yleissopimuksen osalta todistuskirjan antaminen kuuluu yhteisön toimivaltaan. Sen sijaan todistuskirjan antamisesta vastaavan viranomaisen nimeäminen kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Yleissopimuksen 11 artiklassa määrätään satamavaltioiden suorittamasta tarkastuksesta ja rikkomuksen toteamisesta. Suomessa säädetään tarkastuksista ja rikkomuksen toteamisesta lainsäädännön tasolla. Siltä osin kuin tarkastuksista ja rikkomuksista säädetään satamavaltiodirektiivissä, kuuluu asia yhteisön toimivaltaan.

Sopimuksen 12 artikla sisältää määräykset rikkomusten seuraamuksista. Alusturvallisuuden valvontalain seuraamuksia koskevia säännöksiä voidaan soveltaa yleissopimuksen rikkomistapauksiin. Myös kemikaalilain rangaistussäännökset voivat tulla sovellettaviksi.

Sopimuksen 13 artiklan mukaan alusten tarpeetonta viivyttelyä ja pidättelemistä tulee kaikin keinoin välttää ja siitä aiheutunut vahinko korvata. Vastaavat säännökset sisältyvät voimassa olevaan alusturvallisuuden valvontalakiin.

Sopimuksen 14 artikla sisältää määräyksen riitojen rauhanomaisesta ratkaisemisesta. Ainakin osa artiklassa luetelluista riitojen ratkaisumenettelyistä voi johtaa valtiota sitovaan ratkaisuun. Tällöin riidanratkaisu voi vaikuttaa siihen, miten Suomessa laintasoisena säänneltyä asiaa koskevaa määräystä on sovellettava. Näin ollen määräys kuuluu lainsäädännön alaan (PeVL 31/2001 vp).

Merenkulun ympäristön suojelulain ja öljyvahinkojen torjuntalain suhde perustuslakiin

Esityksen tarkoituksena on, että säännöksiä tarkistetaan perustuslain ja nykyaikaisen lainsäädäntötekniikan vaatimukset täyttäviksi. Yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja viranomaisten toimivaltuuksista säädettäisiin laissa. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaisesti lakiin sisällytettäisiin ennen kaikkea aluksen omistajaa ja aluksen päällikköä koskevat velvoittavat säännökset (PeVL 18/2002 vp, 16/2004 vp ja 48/2004 vp).

Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvät velvollisuudet voidaan MARPOL 73/78 –yleissopimuksen määräyksiin perustuen jakaa päästökieltoja ja –rajoituksia koskeviin ja muihin toiminnallisiin määräyksiin sekä aluksen rakennetta ja varusteita koskeviin määräyksiin. MARPOL 73/78 -yleissopimus velvoittaa noudattamaan päästörajoituksia sekä pitämään erilaisia päiväkirjoja tai hankkimaan todistuksia. Kaikista edellä mainituista yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ehdotetaan nyt otettavaksi säännökset merenkulun ympäristönsuojelulakiin.

Tämä merkitsee ennen kaikkea sitä, että merenkulun kansainvälisten ympäristönsuojeluvaatimusten sisältämien yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan, säädettäisiin lain tasolla. Näitä ovat keskeisten käsitteiden määrittely, päästökieltojen ja -rajoitusten perusteet, asiakirjavelvoitteiden perusteet, alusten rakenne- ja laitevaatimusten perusteet sekä aluksen varusteita ja käyttöä koskevien vaatimusten perusteet, maksujen perusteet sekä myönnettävien poikkeusten ja muiden lupien perusteet. Aluksen omistajaa ja päällikköä koskevat oikeudet ja velvollisuudet luetaan lailla säädettäviin yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Lain tasolla säädettäisiin myös viranomaisten toimivallan perusteista sekä hallintopäätösten että valvonta- ja tarkastusvaltuuksien osalta. Laissa annettaisiin myös riittävän täsmälliset ja tarkkarajaiset asetuksen- ja määräystenantovaltuudet.

Lailla säädettäisiin myös viranomaisten vastuun jakautumisesta öljyn ja kemikaalien torjunnassa, torjuntatehtävistä, viranomaisten tiedonsaantioikeuksista ja oikeuksista käyttää toisen omaisuutta torjuntatehtävissä.

Ehdotetussa laissa olisi myös säännökset viranomaisten toimivaltuuksista. Lisäksi lakiehdotukseen sisältyisi säännöksiä, jotka pe-

rustuvat puhtaasti kansalliseen harkintaan, kuten esimerkiksi raskaiden polttoaineiden kuljetusten kieltäminen sisävesialueella ja pilssiveden separoinnin kieltäminen Suomen aluevesillä, alle neljä meripeninkulmaa lähimmästä maasta.

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden erittäin teknisestä luonteesta ja niiden jatkuvista muutoksista johtuen ehdotetussa merenkulun ympäristösuojelulaissa olisi perustuslain 80 §:n nojalla valtuuksia antaa asetuksia sekä tarkempia teknisiä määräyksiä. Öljyvahinkojen torjuntalaissa säännökset ovat pääosin lain tasolla ja asetuksenantovaltuudet ovat vähäiset.

Nykyaikaisen lakiteknisesti asianmukaisen merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön toimivuuden kannalta on olennaista, että laki sisältää perustuslain vaatimukset täyttävät asetuksenantovaltuudet ja määräystenantovaltuudet, jotta säännöksiä voidaan tarpeen mukaan tarkistaa teknisten vaatimusten nopean kehittymisen tahdissa. Keskeiseksi lakia alemman asteisten säädösten tasoksi ehdotetaan valtioneuvoston asetusta, jolla turvataan päätöksenteon tapahtuminen koko valtioneuvoston tasolla sekä liikenteen että ympäristönsuojelun näkökohdat huomioon ottaen. Tarkoituksena on lisäksi, että Liikenteen turvallisuusvirasto voisi antaa merenkulun ympäristönsuojelulakiin perustuvat tarkemmat tekniset määräykset jotka perustuvat nimenomaan kansainvälisiin velvoitteisiin.

Jotta asetuksenantovaltuudet täyttäisivät perustuslain 80 §:n vaatimukset, niiden tulee olla laadittu riittävän täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Määräysten antovaltuuksien osalta täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimus sekä valtuuksien antamisen erityisten syiden vaatimus on tätäkin korostetumpi. Merenkulun ympäristönsuojelulakia valmisteltaessa asetusten ja määräysten antovaltuuksia koskevat ratkaisut on keskeisiltä osiltaan perustettu eduskunnan perustuslakivaliokunnan aiempiin kannanottoihin. Keskeisenä ohjeena on ollut perustuslakivaliokunnan kannanotto (PeVL 48/2004 vp) sisällytettäessä nykyiseen alusjätelakiin uusi 3 a luku aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemisestä (238/2005). Lain 21 a §:ään sisällytettiin säännös asetuksenantovaltuudesta, joka perustuu eduskunnan perustuslakivaliokunnan kannanottoon, jonka mukaan edellytyksenä asetuksenantovaltuuden täsmällisyydelle ja tarkkarajaisuudelle on, että valtuus sidotaan säännöksessä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen ja vastaavien, säännöksessä yksilöitävien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden määräyksiin ja valtuutus muotoillaan lakia tarkempien säännösten antamista tarkoittavaksi. Suomea sitovia muita meriympäristön suojelua koskevia kansainvälisiä velvoitteita ovat Helsingin sopimus, AFS -yleissopimus sekä Euroopan yhteisön säädökset.

Edellä kuvatun perusteella merenkulun ympäristönsuojelulakiin on sisällytetty luvuittain valtuutussäännökset asetusten ja tarkempien teknisten määräysten antamiseen, jossa valtuus perustuu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen nimetyn liitteen, Helsingin sopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseen. Valtuus on sidottu myös tarkempien säännösten antamiseen tietyistä yksilöidyistä oikeuksista ja velvollisuuksista. Myös valtuuden alueellinen ulottuvuus on mainittu. Kuvatut säännökset ovat ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 10 §:ssä, 4 luvun 10 §:ssä, 5 luvun 7 §:ssä, 6 luvun 6 §:ssä, 7 luvun 15 §:ssä, 9 luvun 8 §:ssä, 10 luvun 5 §:ssä ja 11 luvun 3 §:ssä.

Liikenteen turvallisuusvirastolle annettava valtuus antaa tarkempia teknisiä määräyksiä perustuu edellä mainittujen kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panoon. Ilman tarkempia teknisiä todistuskirja- ja laitevaatimuksia ei toiminnallisten normien sisältö avaudu aluksista vastuussa oleville riittävän yksityiskohtaisella tavalla. Tarkemmat tekniset määräykset ovat siten välttämätön osa merenkulun ympäristönsuojelulainsäädännön toimivaa kokonaisuutta ja niille on olemassa erityiset perusteensa kuten on asian laita eräiden muidenkin valtion hallintovirastojen kuten esimerkiksi Viestintäviraston ja Lääkelaitoksen osalta. Liikenteen turvallisuusvirasto on merenkulkuun liittyvän osaamisen asiantuntijavirasto, jossa on alusten tekniikkaan, rakenteeseen, käyttöön sekä ympäristönsuojeluun liittyvää asiantuntemusta. Perustuslakivaliokunnan lausunnoissaan määräystenantovaltuuksille edellyttämät sääntelyn kohtee-

seen liittyvät erityiset syyt ovat siten olemassa samoin kuin valtuuksien rajautuminen teknisluonteisiin ja vähäisiä yksityiskohtia koskeviin seikkoihin. (HE 1/1998 vp, PeVL 48/2001 vp ja PeVL 52/2001 vp, PeVL 16/2002 vp, PeVL 19/2002 vp, PeVL 37/2005 vp, PeVL 48/2005 vp.) Määräykset eivät sisältäisi ylemmänasteisiin säännöksiin sitomatonta harkintavallan käyttöä.

Asetuksenantovaltuuksissa on eräitä kohtia kuten esimerkiksi 9 luvun 8 §:ssä, joissa lain alaan kuuluvista viranomaisen toimivaltuuksien sisällöstä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Kun toimivaltuuksien perusteista on säädetty lain tasolla ja toimivaltuudet on sidottu täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimuksen edellyttämällä tavalla kansainvälisiin velvoitteisiin ja tarkempien säännösten antamiseen, asetuksenantajalle ei jää itsenäistä harkintavaltaa (PeVL 50/2001 vp).

Siltä osin kuin edellä mainitut kansainväliset velvoitteet eivät ole suoraan voimassa sisävelialueella ja kotimaanliikenteessä, laki sisältäisi valtuuden ulottaa asetuksen soveltamisalaa myös näillä alueilla purjehtiviin aluksiin. Säännösten kansainvälisiin määräyksiin perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien perusteet ovat laissa. Yleinen laissa oleva peruste noudattaa mainittuja laissa olevia normeja perustuu ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 4 §:ään, jonka mukaan merenkulun ympäristönsuojelulakia ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä sovelletaan myös Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä, jollei mainitussa laissa toisin säädetä. Edelleen merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 4 §:n mukaan Suomen sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä sovelletaan samoja säännöksiä kuin kansainvälisessä liikenteessä sovelletaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen tai Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi.

Edellä mainitun lisäksi ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 18 §:ssä on säännös, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä 12 luvun 2—8 §:ssä tarkoitetuista valvontaviranomaisten tehtävistä ja työnjaosta. Säännöksessä mainittuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi. Säännös on tarpeen valvonnan toimivuuden kannalta ja edellyttää eri hallinnonalojen myötävaikutusta, ja siksi säädöstasoksi ehdotetaan valtioneuvoston asetusta. Säännös perustuu valvontaviranomaisten keskinäisen toimivallanjaon osalta kansalliseen lainsäädäntöön, mutta valvontaan kuuluvat tehtävät on edellä kuvatuissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätty sopimusvaltioiden hallinnon hoidettaviksi.

Ehdotetussa öljyvahinkojen torjuntalaissa annetut asetuksenantovaltuudet liittyvät öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmien ja alusöljyja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelmien laatimiseen sekä suurten öljyvarastojen, satamien ja laitosten varautumisvalmiuteen. Lain 12 §:n 3 momentissa ja 13 §:n 3 momentissa annettaisiin valtuudet säätää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin torjunta- ja yhteistoimintasuunnitelmien sisällöstä ja niiden käsittelyprosessista. Yhteistoimintasuunnitelmien aluejaosta ja suunnitelman laadinnasta vastaavasta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta säädettäisiin myös asetuksella. Suuren öljyvaraston torjuntasuunnitelmasta ja öljyvahinkojen ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi tarpeellisesta kalustosta annettaisiin lain 15 §:n 2 momentin mukaan tarkemmat säännökset valtioneuvoston asetuksella. Satamien ja laitosten torjuntasuunnitelmista ja tarvittavasta kalustosta säädettäisiin 16 §:n 2 momentin mukaan asetuksella. Myös voimassa oleva torjunta-asetus sisältää säännökset alueellisten pelastuslaitosten öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmien ja alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen yhteistoimintasuunnitelmien sisällöstä sekä maa-alueella sijaitsevien öljyvarastojen valmiussuunnittelusta. Kansainvälisen virka-avun antamisesta ja öljyntorjuntakemikaalien käytöstä säädetään nykyisin torjunta-asetuksessa, mutta tässä hallituksen esityksessä säännökset esitetään sisällytettäväksi ehdotettuun öljyvahinkojen torjuntalakiin. Kansainvälisen virka-avun antamisesta ja pyytämisestä säädettäisiin lain 26 §:ssä ja torjuntakemikaalin käytöstä 40 §:ssä.

Öljyvahinkojen torjuntalaissa sellaisia yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, joista ehdotetaan säädettäväksi lain tasolla, ovat velvollisuus luovuttaa torjuntakäyttöön aluetta ja omaisuutta, velvollisuus osallistua torjuntaan sekä oikeus korvaukseen.

Perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuusperiaate toteutuu siten, että merenkulun ympäristönsuojelulain säännökset koskisivat lähtökohtaisesti kaikkia aluksia Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisia aluksia myös niiden ulkopuolella. Merenkulun ympäristönsuojelulain keskeisenä perustana oleva MARPOL 73/78 -yleissopimus koskee niin ikään kaikkia aluksia, jollei sen määräyksiä ole erikseen rajoitettu tiettyihin aluksiin kuten esimerkiksi määrätyn bruttovetoisuusluvun ylittäviin aluksiin. IMO:n perusperiaate on kaikkien alusten yhdenvertainen kohtelu.

Jos kansainvälisistä tai EU-velvoitteista johtuu, että merenkulun ympäristönsuojelulain säännöstä on sovellettava vain osaan kaikista aluksista, tälle on teknisiin ratkaisuihin tai ympäristönsuojelun järjestämiseen perustuva erityinen syy MARPOL 73/78 -yleissopimuksen liitteiden määräyksissä, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa. Viattomassa kauttakulussa olevien alusten oikeuksiin puuttumisen suuremmat rajoitukset talousvyöhykkeellä kuin Suomen vesialueella perustuvat taas YK:n kansainväliseen merioikeusyleissopimukseen. Vastaavasti Euroopan yhteisön alueella noudatetaan jäsenvaltioiden osalta Euroopan yhteisön säädöksiin perustuen usein erilaisia ja yleensä ympäristönsuojelun kannalta tiukempia säännöksiä, kuin jäsenvaltioiden alueen ulkopuolella. Vieraan valtion aluksiin sekä puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin kohdistuvat rajoitukset perustuvat niin ikään kansainvälisiin sitoumuksiin.

Merenkulun ympäristönsuojelulaissa on muutama puhtaasti kansallinen säännös. Näitä on muun muassa merialueella velvoittavien ja pääosin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määräyksiin perustuvien säännösten ulottaminen myös sisävesialueelle ja raskaan polttoöljyn kuljettamista sisävesialueella koskeva kielto. Myös nämä määräykset kohdistuisivat samanlaisina kaikkiin aluksiin.

Pääsääntönä on, että kaikki sääntely kohdistuu yhdenvertaisesti ja syrjimättömästi kaikkiin aluksiin olivatpa ne kauppamerenkulun aluksia tai huviveneitä. Merenkulun ympäristönsuojelulailla ei aseteta aluksia esimerkiksi aluksen koon tai lippuvaltion puolesta erilaiseen asemaan ilman edellä kuvattuja kansainvälisiin velvoitteisiin perustuvia hyväksyttäviä syitä.

Perustuslain 7 §:n oikeus henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ja 9 §:n liikkumisvapaudesta ovat ajankohtaisia aluksen pysäyttämisen kannalta. Viranomaisen pysäyttämisoikeuden rajat on lain 13 luvussa pyritty tarkoin rajaamaan ja ne perustuvat Suomea sitoviin kansainvälisiin velvoitteisiin. Lisäksi viranomaistoimenpiteitä niin tarkastustoimenpiteissä kuin alusjätteiden vastaanotossakin koskee viivytyksettömyyden vaatimus, joten rajatulle puuttumiselle henkilökohtaiseen vapauteen ja liikkumisvapauteen on ympäristönsuojeluintressin takia riittävät perusteet.

Öljyvahinkojen torjuntalain 20 §:ssä ehdotetaan torjuntaviranomaiselle oikeutta määrätä ulkopuolisen henkilöstön käytöstä torjuntatehtäviin. Tämä on kuitenkin luonteeltaan poikkeuksellista, tilapäistä ja sidottu laissa oleviin edellytyksiin. Säännös täyttää perustuslain vaatimuksen kun otetaan huomioon merensuojeluintressin voimakkuus ja säännös korvauksista torjuntaan osallistumisesta. (PeVL 24/2001 vp).

Perustuslain 8 §:n rikosoikeudellinen laillisuusperiaate on perusta sille, että merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ään ja öljyvahinkojen torjuntalain 39 §:ään on sisällytetty rikosoikeudellista seuraamusta koskevat säännökset, joiden rikkomisesta seuraamuksena olisi ainoastaan sakkorangaistus. Vakavampien tekomuotojen osalta sovellettaisiin rikoslain säännöksiä. Säännöksillä pyritään täyttämään rikosoikeudellisen legaliteettiperiaatteen vaatimukset, jonka mukaan rangaistavat teot on aiempaa tarkkarajaisemmin yksilöity säännöksessä, jotta merenkulun ympäristönsuojelulain ja öljyvahinkojen torjuntalain alaan kuuluvan toiminnan mahdollinen rangaistavuus olisi ennakoitavissa.

Perustuslain 10 §:n yksityiselämän suojaa on pidetty kotirauhan piiriin kuuluvien tilojen osalta merkittävämpänä intressinä kuin viranomaisen tarkastusoikeuden ulottamista aluksella myös näihin tiloihin, kun kysymyksessä on merenkulun ympäristönsuojelulaissa ja öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitetut meriympäristön suojelun intressit. Niinpä tarkastusoikeus ei merenkulun ympäristönsuojelulain perusteella ulottuisi kotirauhan suojaamiin tiloihin. Poliisilla saattaa kuitenkin muiden lakien perusteella olla tarkastusoikeus myös kotirauhan suojaamiin tiloihin. Yksityiselämän suojan edellyttämästä viranomaisen tarkastusoikeuden rajoituksesta yksinomaan asuintiloina käytettävien tilojen osalta aluksilla on olemassa vastaava perustuslakivaliokunnan aiempi kannanotto (PeVL 16/2004 vp).

Öljyvahinkojen torjuntalain 31—34 §:ssä säädettäisiin viranomaisten oikeudesta henkilörekistereissä olevaan tietoon ja vaitiolovelvollisuudesta. Lain 34 §:ssä on myös tietojen säilytysaikaa koskeva säännös. Säännöksillä on pyritty ottamaan asianmukaisesti huomioon yksityiselämän suoja perusoikeutena.

Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaiset vaatimukset perustuvat kansainvälisiin velvoitteisiin ja ne muodostavat ympäristönsuojeluun liittyvän omaisuudensuojan rajoittamisperusteen. Velvoitteet ovat oikeasuhtaisia perustuslain 15 §:n omaisuudensuojan ja perustuslain 20 §:n ympäristönsuojelun intressien välillä.

Öljyvahinkojen torjuntalaissa omaisuudensuoja perusoikeutena on otettu huomioon lain 35—36 §:ssä.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetut vaatimukset todistuskirjojen MARPOL –vaatimusten mukaisuudesta eli englannin, ranskan tai espanjan kielen käytöstä sekä vaatimus ilmoittaa sataman jätehuoltosuunnitelmista sataman kaikkien merkittävien käyttäjäryhmien käyttämällä kielellä ei rajoita perustuslain 17 §:ssä turvattuja oikeuksia omaan kieleen ja kulttuuriin, vaan merenkulun ympäristösuojelulaissa olevat käytettävää kieltä koskevat vaatimukset osaltaan varmistavat ympäristönsuojelun toteutumista sen tason lisäksi, mitkä perustuslaissa vaaditaan.

Merenkulun ympäristönsuojelulailla sekä öljyvahinkojen torjuntalailla pyritään merenkulun ympäristönsuojelun alalla turvaamaan perustuslain 20 §:ssä tarkoitettuja luonnon, sen monimuotoisuuden ja terveellisen ympäristön tavoitteita. Ympäristönsuojeluintressi muodostaa sen keskeisen intressin, jonka perusteella muita perustuslailla suojattuja oikeuksia on joiltain kohdin ehdotettu rajoitettavaksi.

Muutoksenhausta säädettäisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 8 ja 9 §:ssä ja öljyvahinkojen torjuntalain 29—30 §:ssä. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 3 ja 13 lukuun sisältyy muita säännöksiä, joilla on merkitystä perustuslain 21 §:n oikeusturvan toteutumisen kannalta. Pääsääntönä molemmissa laeissa olisi hallintolainkäyttölain mukainen muutoksenhaku, jossa muutoksenhakuoikeus olisi pääsäännön mukaan asianosaisilla. Vakava ympäristönsuojeluun liittyvä puute on kuitenkin voitava edellyttää korjattavaksi välittömästi. Siksi sekä merenkulun ympäristönsuojelulakiin että öljyvahinkojen torjuntalakiin ehdotetaan kirjattavaksi päätöksen välittömän täytäntöönpanon periaate. Oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estäisi päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

Uhkasakon asettamisen osalta muutoksenhakuoikeus olisi turvattu uhkasakkolain mukaisesti.

Luonteeltaan teknisissä, tarkastusta ja todistuskirjoja koskevissa päätöksissä sekä kun hallintotehtävä on siirretty muulle kuin viranomaiselle, oikaisuvaatimusmenettely edeltäisi muutoksenhakua tuomioistuimeen. Näissäkin tapauksissa muutoksenhakuoikeus tuomioistuimeen olisi olemassa oikaisumenettelyn jälkeen. Myös merenkulun ympäristönsuojelulain 13 lukuun kirjatut hyvän hallinnon vaatimukset olisivat oikeusturvan takeena siirrettäessä hallintotehtävä muulle kuin viranomaiselle.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvussa öljypäästömaksua koskisivat aiemman sääntelyn mukaiset muutoksenhakusäännökset Helsingin käräjäoikeuteen. Näihin säännöksiin ehdotetaan säännöstä rajavartiolaitoksen jatkovalitusoikeudesta päätöksestä, jolla rajavartiolaitoksen päätös on kumottu tai sitä on muutettu. Säännös on tarpeen oi-

keuskäytännön yhtenäisyyden ylläpitämiseksi, koska nyt ylempien oikeusasteiden linjaratkaisuja saadaan vain kun se, jolle öljypäästömaksu on määrätty, valittaa maksun pysyttävästä päätöksestä hovioikeuteen. Näissä oloissa oikeuskäytäntöä öljypäästömaksuasioissa ei ole muodostunut ja rajavartiolaitoksen mahdollisuudet öljypäästömaksun määräämiseen ovat rajoittuneet ja tulleet merkittävästi epävarmemmiksi Rajavartiolaitoksella ei ole mahdollisuutta valvoa tehokkaasti julkista etua. Vastaava oikeuskäytännön yhtenäisyyden ja julkisen edun valvomisen peruste on hyväksytty eräissä perustuslakivaliokunnan kannanotoissa (PeVL 4/2004 vp, PeVL 4/2005 vp ja PeVL 45/2006 vp).

Merenkulun ympäristönsuojelulaissa muutoksenhakuoikeutta ei olisi rajoitettu, kun taas öljyvahinkojen torjuntalaissa muutoksenhakuoikeutta olisi rajoitettu erikseen luetelluissa torjunnan täytäntöönpanoon liittyvissä kysymyksissä, kuten torjuntatöiden johtajan asettamisessa, kansainvälisen virka-avun pyytämisessä, torjuntatöiden lopettamisessa, sekä torjunnan aikana alusta ja sen lastia koskevien toimenpiteiden sekä vahingon torjumiseksi ja seurausten rajoittamiseksi tarpeellisten toimien osalta.

Muutoksenhaun rajoittamisen perustuslaillisessa tarkastelussa öljyvahinkojen torjuntalakia voidaan verrata puolustusvoimista annettuun lakiin, koska olosuhteet ja tehtävät puolustusvoimissa ja öljyntorjunnassa muistuttavat toisiaan. Perustuslakivaliokunnan lausunnosta puolustusvoimista annettuun lakiin (PeVL 51/2006 vp) ilmenee, että muutoksenhakuoikeutta kiinteistön tilapäisestä käytöstä ei yleensäkään ole eikä sitä tarvitse rajoittaa. Kun kysymys on sotilaallisen harjoituksen aikana tehtävistä tosiasiallisista kiinteistöjen käyttöratkaisuista, nämä ratkaisut katsotaan tosiasialliseksi hallintotoiminnaksi, josta muutoksenhakuoikeutta ei muutoinkaan olisi. Sen sijaan kun on kysymys sotilaallisen harjoituksen suunnittelu- ja valmisteluvaiheesta, kiinteistöjen käyttöratkaisuista olisi kuultava kiinteistöjen omistajia, eikä perustetta rajoittaa muutoksenhakuoikeutta normaalioloissa ole.

Öljyvahinkojen torjunnan käynnissä ollessa tapahtuvat alusten ja kiinteistöjen käyttöratkaisut tapahtuisivat poikkeusoloissa ja osin tosiasiallisina hallintotoimina ja osin poikkeusoloissa tapahtuvina kiinteistöjen ja alusten käyttöä koskevina päätöksinä. Muutoksenhakua voitaisiin siten rajoittaa torjunnan aikana kun kysymys on alusta ja sen lastia koskevista toimenpiteistä tai vahingon torjumiseksi ja seurausten rajoittamiseksi tarpeellista toimista kuten vesialueen ja rannan käyttämisestä torjuntatoimiin. Muutoksenhakurajoituksessa tarkoitettuja toimia olisivat ennen kaikkea kiinteistöjen alueiden käyttö torjuntakaluston kiireiseen kuljettamiseen vesille siellä, minne öljyvahinko ennalta arvaamattomissa onnettomuusolosuhteissa kulkeutuu. Sen sijaan tällaisten toimenpiteiden suunnittelusta ennen torjuntatoimia olisi maanomistajia kuultava ja heillä olisi oltava päätöksestä muutoksenhakuoikeus. Öljyvahinkojen torjuntalaissa muutoksenhaun rajoittamisesta säädettäisiin vain torjunnan aikaisten toimenpiteiden osalta. Muutoksenhakurajoitus ei estäisi oikeudenkäyntiä korvauksen määräämistä koskevassa asiassa, vaan ainoastaan itse torjuntaratkaisusta.

Oikeusturvan toteutumisen kannalta tärkeitä ovat myös Suomea sitoviin kansainvälisiin velvollisuuksiin perustuvat ehdotuksin merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun säännökset velvollisuudesta ilmoittaa alukseen kohdistuvasta valvontamenettelystä aluksen lippuvaltiolle sekä rikosoikeudellisen toimivallan rajojen määrittely ulkomaisen aluksen osalta. Toimivaltaiseksi tuomioistuimeksi ympäristön pilaantumista koskevissa asioissa ehdotetaan merilain 21 luvun 1 §:ssä tarkoitettuja merioikeuksia. Tämä ratkaisu toteuttaisi sekä tuomioistuinten asiantuntemuksen että juttujen alueellisen hajaantumisen ruuhkien välttämiseksi muutamiin Suomessa merioikeuksina toimiviin tuomioistuimiin. Tämä ratkaisu vastaa perustuslakivaliokunnan aiempaa kannanottoa (PeVL 13/2004 vp).

Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan Itsehallintolain mukaista lainsäädäntövallan jakoa valtakunnan ja Ahvenanmaan maakunnan välillä selostetaan edellä yleisperustelujen kohdassa 3.2.

Käsittelyjärjestys

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistetut I ja II liite ja AFS-yleissopimus eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistetut I ja II liite sekä AFS-yleissopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänteen enemmistöllä ja ehdotus niiden voimaansaattamislaeiksi voidaan hyväksyä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

Eduskunta hyväksyisi alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetut liitteet I ja II siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan, ja

Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan.

Samalla annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Lakiehdotukset

1.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun I liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) Lontoossa 15 päivänä lokakuuta 2004 hyväksyttyyn I liitteeseen sisältyvät lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

2.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun II liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) Lontoossa 15 päivänä lokakuuta 2004 hyväksyttyyn II liitteeseen sisältyvät lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

3.

Laki

alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien valvonnasta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään tasavallan presidentin asetuksella.

4.

Merenkulun ympäristönsuojelulaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

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 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.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

3) S*OLAS –yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

4) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

5) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;

6) *aluevesillä, sisäisillä aluevesillä* ja aluemerellä Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määriteltyjä alueita;

7) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

8) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta

9) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) määriteltyä merialuetta;

10) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8’P Skagerrakissa, mukaan lukien valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

11) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa tai niitä alueita, jotka määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa;

12) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 13 tarkoitettua liikennettä;

13) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä; kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesi-

alueiden kautta Viipuriin sekä liikenne Vihrevojn ja Viipurin välillä;

14) *aluksella* jokaista vesikulkuneuvoa, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

15) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

16) *kemikaalisäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa haitallisen nestemäisen aineen kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina öljysäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat haitallista nestemäistä ainetta irtolastina;

17) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa yli 12 matkustajaa, jolloin matkustajalla tarkoitetaan kaikkia muita kuin aluksen päällikköä ja laivaväkeen kuuluvia tai muita missä tahansa ominaisuudessa alukseen toimeen otettuja tai siinä aluksen lukuun työskenteleviä henkilöitä sekä alle vuoden ikäisiä lapsia;

18) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyypistä tai käyttövoimasta riippumatta;

19) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

20) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se määritellään sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annetussa neuvoston direktiivissä 82/714/ETY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se määritellään mainitussa direktiivissä;

21) *puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen aluksella* alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palvelusluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

22) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

23) *alusjätteellä* kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;

24) *haitallisella aineella* öljyä, haitallista nestemäistä ainetta, käymäläjätevettä ja kiinteää jätettä; jos muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta, pidetään myös näiden aineiden seosta haitallisena aineena;

25) *lastijätteellä* aluksen lastitiloissa olevaa lastijäännettä, joka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin purkamisen päätyttyä; -yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä; päästöllä ei tässä laissa tarkoiteta maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumppaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

27) *ympäristön pilaantumisella* vesialueiden tilaan liittyvää vaaraa ihmisen terveydelle, elollisten luonnonvarojen ja vesialueiden elämän vahingoittumista, esteitä kalastukselle tai muulle oikeutetulle vesialueiden käytölle, veden käyttöominaisuuksien huonontumista, viihtyisyyden vähentymistä tai muuta näihin rinnastettavaa haittaa, taikka ilman laatuun tai ilmastoon liittyvää alusten tavanomaisesta käytöstä johtuvaa haittaa, kuten moottoreiden pakokaasun typen ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa.

28) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

29) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

30) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0, 28 megapascalia (absoluuttinen paine);

31) *haitallisella nestemäisellä aineella* ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MAR-

POL 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;

32) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

33) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

34) *käymäläjätevedellä*

a) käymälöistä, pisoaareista ja WC-lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä ja muita jätteitä;

b) lääkintätilojen pesualtaista, kylpyammeista ja lattiakaivoista peräisin olevia jätevesiä;

c) tyhjennyksiä tiloista, joissa on eläviä eläimiä; sekä

d) muita jätevesiä, jotka on sekoitettu edellisten kanssa;

35) *käsitellyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

36) *kiinteällä jätteellä* sellaista ruoka- ja kotitalousjätettä ja muuta vastaavaa jätettä, tuoreita kaloja ja niiden osia lukuun ottamatta, jota syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta;

37) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 –yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

Meriliikenteen polttoaineet ja niiden markkinoille saattaminen

38) *polttoaineella* aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;

39) *markkinoille saattamisella* meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista jakeluun tai polttoaineen käyttäjille tai asettamista näiden käyttöön vastiketta vastaan tai vastikkeetta käytettäväksi aluksilla polttoaineena Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvilla alueilla, ei kuitenkaan meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittamista tai asettamista käyttöön vietäväksi ulkomaille alusten säiliöissä;

40) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

41) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMB- ja DMC- laatujen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

42) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, jonka viskositeetti tai tiheys on standardin ISO 8217 taulukon 1 mukaisten DMX- ja DMA -laatujen viskositeetin tai tiheyden mukainen;

43) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

44) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, taikka joka odottaa satamassa;

45) *päästöjen vähentämisteknologialla* pakokaasujen puhdistusjärjestelmää tai muuta teknistä menetelmää, joka on toteutettavissa sekä tarkistettavissa tai todennettavissa;

46) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään ei-toivottujen organismien kiinnittymistä sen pintaan;

47) *VTS-viranomaisella* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua Liikennevirasto yksikköä, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

48) *säännöllisellä liikenteellä* aluksen liikennöintiä toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käymistä vähintään kerran kahdessa viikossa sellaisessa reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa, johon haetaan jättöpakkoa koskevaa poikkeusta;

49) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, joka on varustettu niin, että se voi pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet, ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjäja jätemäärät ovat vähäiset;

50) *sataman pitäjällä* sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen

verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä.

3 §

Lain soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan alukseen, joka purjehtii Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Poikkeuksista lain soveltamiseen sisävesialueella ja kotimaan liikenteessä säädetään jäljempänä.

Suomalaiseen alukseen tätä lakia sovelletaan myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Tätä lakia sovelletaan alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon. Sen jälkeen kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty aluksesta maihin, näihin jätteisiin sovelletaan jätelakia (1072/1993).

Tätä lakia ei sovelleta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohdassa tarkoitettuun vahingollisen aineen päästöön, joka suoraan aiheutuu merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisesta, hyväksikäytöstä ja näihin liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta käsittelystä.

4 §

Lain soveltaminen 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.

5 §

Lain soveltaminen vieraan valtion aluksiin

Tämän lain estämättä on noudatettava, mitä vieraan valtion omistaman aluksen tai sotaaluksen oikeudellisesta asemasta kansainvälisten sopimusten mukaan määrätään.

6 §

Haitallisten ja ilmaa pilaavien aineiden päästökielto

Haitallisten aineiden ja ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksesta veteen tai ilmaan on kielletty siten kuin tässä laissa taikka sen nojalla säädetään tai määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Jos sellaisia haitallisia aineita, joilla on eri päästömääräykset, sekoitetaan keskenään, on noudatettava ankarimpia päästömääräyksiä.

7 §

Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetut kelluvat alustat

Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetuista kelluvista alustoista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen sovelletaan, mitä ympäristönsuojelulaissa (86/2000) ja jätelaissa säädetään.

Pysyväisluonteisella kiinteällä yhteydellä rantaan varustetulla kelluvalla alustalla tarkoitetaan sellaista asuintarkoitukseen, ravintolatoimintaan, virkistykseen tai työskentelyyn tarkoitettua alusta, jolla on luonteeltaan pysyväisluonteinen kiinteä yhteys rantaan, kuten vesijohto, viemäri, sähkökaapeli tai kiinteä kulkusilta, sekä virkistykseen tarkoitettua kiinteästi ankkuroitua kelluvaa alustaa.

2 luku

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

1 §

Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalai-

sesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, öljypitoista seosta ei saa päästää veteen aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella tai Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta.

Öljypäästöön ei saa lisätä vettä, kemikaaleja tai muita aineita päästörajoitusten kiertämiseksi.

2 §

Öljyn päästäminen poikkeustilanteissa

Mitä 1 §:ssä säädetään, ei koske öljyn tai öljypitoisen seoksen päästämistä veteen, jos:

1) päästäminen on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;

2) öljyn veteen pääseminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta ja kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin on ryhdytty vahingoittumisen jälkeen; tai

3) kysymys on sellaisten öljypitoisten aineiden veteen päästämisestä, joita käytetään pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentämiseksi ja asianomainen vahinkojen torjuntaviranomainen on kussakin yksittäistapauksessa päättänyt aineen käytöstä.

Mitä 1 momentin 2 kohdassa säädetään, ei koske tapauksia, joissa laivanisännän tai aluksen päällikön aikomuksena on ollut aiheuttaa vahinko tai hän on toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

3 §

Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteiden, rakenteiden ja järjestelyjen tulee olla MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaiset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksia tässä momentissa säädetyistä vaatimuksista edellyttäen, että laite, järjestely tai rakenne täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset.

Suomalaisessa aluksessa, jonka pituus on vähintään 24 metriä ja bruttovetoisuus alle 400, tulee olla joko pilssiveden keräämiseen tarkoitettu säiliö tai Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymän mallin mukaiset laitteet, jotka varmistavat, että poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi päättää MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteen mukaisin edellytyksin muun laitteen, rakenteen tai järjestelyn samanarvoisuudesta 1 ja 2 momentissa vaaditun laitteen kanssa, jos se on yhtä tehokas kuin 1 ja 2 momentissa vaadittu laite, rakenne tai järjestely.

Öljyn kuljettaminen suomalaisen aluksen yhteentörmäyslaipion keulanpuoleisissa säiliöissä on kielletty.

4 §

Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset

Öljysäiliöaluksen rakenteen ja laitteiden tulee täyttää ne vaatimukset, jotka asetetaan MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä ja yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 417/2002 siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista siten kuin MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

5 §

Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle

Suomalaisella öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muulla suomalaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteen mukainen Liikenteen turvallisuusviraston hyväksymä valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.

6 §

Öljypäiväkirja

Öljysäiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä öljypäiväkirjaa.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, öljysäiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muussa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä koneistotiloja koskevaa öljypäiväkirjaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa öljypäiväkirjan kaavan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti. Liikenteen turvallisuusvirasto laatii MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti öljypäiväkirjan mallin öljysäiliöaluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 150.

Liikenteen turvallisuusvirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa öljypäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin Liikenteen turvallisuusvirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

Öljypäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

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, tulee täyttää MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteen rakenne- ja laitemääräykset. Tästä osoituksena alukselle myönnetään kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (*IOPP-todistuskirja*).

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

8 §

Öljyn kuljettaminen sisävesialueella

Sisävesialueella liikennöivässä öljysäiliöaluksessa on kiellettyä kuljettaa:

1) raskasta polttoöljyä lastisäiliöissä; ja

2) mitä tahansa öljyä aluksen pohjaan tai ulkolaitaan rajoittuvissa lastisäiliöissä.

9 §

Porauslautat ja muut alustat

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettuihin kiinteisiin ja kelluviin porauslauttoihin, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyödyntämisessä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä muihin alustoihin sovelletaan:

1) 1 luvun 6 §:n 2 momentin säännöstä haitallisten aineiden sekoittamisesta;

2) tämän luvun 1—4 §:n säännöksiä öljypäästöistä ja niiden ehkäisemisestä; ja

3) tämän luvun 6 §:n 2—4 momentin säännöksiä koneistotiloja koskevasta öljypäiväkirjasta.

10 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella öljypitoisen seoksen käsittelyyn, ominaisuuksiin ja alkuperään sekä aluksen, porauslautan tai muun alustan käyttöön liittyvistä päästörajoituksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 3 ja 4 §:ssä aluksille, porauslautoille ja muille alustoille säädettyjä vaatimuksia koskevista poikkeuksista ja samanarvoisuuksista sekä poistoveden öljypitoisuuden käsittelylaitteita ja nesteidensiirtoa koskevista malleista;

2) 5 §:ssä tarkoitetun valmiussuunnitelman sisällöstä ja rakenteesta;

3) 6 §:ssä tarkoitetun öljypäiväkirjan kaavasta; ja

4) 7 §:ssä tarkoitetun IOPP-todistuskirjan kaavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitetut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

3 luku

Öljypäästömaksu

1 §

Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus

Edellä 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökiellon rikkomisesta aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä määrätään seuraamusmaksu (*öljypäästömaksu)*, jollei päästöä ole pidettävä määrältään ja vaikutuksiltaan vähäisenä. Kauttakulussa olevalta ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä päästökiellon rikkomisesta määrätään öljypäästömaksu kuitenkin vain, jos päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemeren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Öljypäästömaksu määrätään luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka rikkomuksen tapahtumahetkellä on aluksen omistaja tai laivanisäntä (*maksuvelvollinen*). Öljypäästömaksua ei voida määrätä aluksen omistajalle, jos tämä osoittaa laivanisännän, joka on käyttänyt alusta omistajan asemesta.

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat öljypäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisin, tullin, puolustusvoimien eikä rajavartiolaitoksen aluksiin.

2 §

Öljypäästömaksun määrä

Öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella lain liitteenä olevan maksutaulukon mukaan.

3 §

Vapautus öljypäästömaksusta

Öljypäästömaksu voidaan jättää määräämättä tai maksua voidaan alentaa, jos maksuvelvollinen osoittaa, että maksun määrääminen olisi sellaisen hätä- tai onnettomuusti-

lanteen, johon ei voida soveltaa 2 luvun 2 §:n poikkeussäännöksiä, taikka muun tähän rinnastettavan syyn vuoksi ilmeisen kohtuutonta.

4 §

Öljypäästömaksun toissijaisuus

Öljypäästömaksua ei voida määrätä sille, joka on lainvoimaisesti tuomittu rangaistukseen kyseisestä öljypäästöstä.

Öljypäästömaksun määränneen viranomaisen on hakemuksesta poistettava maksu, jos se, jolle on määrätty öljypäästömaksu, myöhemmin tuomitaan rangaistukseen samasta öljypäästöstä.

5 §

Öljypäästömaksun määrääminen

Öljypäästömaksun määrää rajavartiolaitos. Rajavartiolaitoksessa asiasta päättää merivartioston komentaja, apulaiskomentaja tai meritoimiston päällikkö.

Öljypäästömaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

6 §

Toimet öljypäästömaksun määräämisen turvaamiseksi

Öljypäästömaksun määräämiseksi voidaan ryhtyä sellaisiin asian selvittämiseksi tarpeellisiin toimenpiteisiin kuin tässä luvussa ja 12 luvun 9—11 §:ssä säädetään

Rajavartiolaitos voi pysäyttää aluksen 12 luvun 9 ja 10 §:ssä säädetyillä edellytyksillä myös, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustellusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä. Aluksen matkan jatkamisen ehdoksi voidaan määrätä, että rajavartiolaitokselle asetetaan riittävä rahavakuus mahdollisen maksuvelvollisuuden täyttämiseksi. Vakuuden tallettamisesta on voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus on palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiselle ei enää ole.

Pysäyttämispäätöstä ja vakuuden asettamispäätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Jos öljypäästömaksun maksamisesta on asetettu vakuus tai jos ei muutoin enää ole perusteita aluksen pysäyttämiselle, pysäytysmääräys on välittömästi peruutettava. Päätös aluksen pysäyttämisestä on voimassa enintään 14 päivää päätöksen antamisesta lukien.

Ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.

7 §

Tilaisuus tulla kuulluksi

Ennen maksupäätöstä on aluksen omistajalle tai laivanisännälle varattava tilaisuus antaa selityksensä asian laatuun nähden riittävässä määräajassa.

Jos 6 §:n 2 momentissa tarkoitetun päätöksen tarkoituksen toteutuminen saattaa muuten vaarantua, asian saa ratkaista asianosaista kuulematta.

Aluksen päällikkö edustaa maksuvelvollista öljypäästömaksua koskevissa asioissa.

8 §

Virka-apu öljypäästömaksua koskevassa asiassa

Viranomaisen on annettava rajavartiolaitokselle öljypäästömaksua koskevan tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

9 §

Oikeus saada tietoja

Jos tiedon antamisesta ei aiheudu haittaa asian selvittämiselle, esitutkintaviranomaisella on viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) salassapitosäännösten estämättä oikeus luovuttaa rajavartiolaitokselle sellaisia laittoman öljypäästön esitutkinnassa esille tulleita tietoja, joilla voi ol-

la merkitystä päätettäessä öljypäästömaksun määräämisestä samasta öljypäästöstä.

10 §

Muutoksenhakuoikeus

Maksuvelvollisella on oikeus hakea muutosta öljypäästömaksua koskevaan päätökseen sekä 6 §:n 2 momentissa tarkoitettuun päätökseen valittamalla Helsingin käräjäoikeudessa toimivaan merioikeuteen.

Merioikeus on päätösvaltainen merilain (674/1994) 21 luvun 1 §:n 3 momentissa tarkoitetussa kokoonpanossa.

11 §

Valituksen tekeminen

Valitus on tehtävä kirjallisesti 30 päivän kuluessa siitä, kun päätös valitusosoituksineen on annettu maksuvelvolliselle tiedoksi. Valituskirjelmä toimitetaan rajavartiolaitokselle.

Rajavartiolaitoksen on viipymättä toimitettava valituskirjelmä Helsingin käräjäoikeuden kansliaan sekä liitettävä siihen jäljennökset kertyneestä asiakirja-aineistosta ja oma lausumansa. Asiakirjoja käräjäoikeudelle toimitettaessa on ilmoitettava, milloin valituskirjelmä on saapunut.

Valitus tulee vireille merioikeudessa silloin, kun 2 momentissa tarkoitetut asiakirjat saapuvat tuomioistuimen kansliaan. Tuomioistuimen on viivytyksettä annettava valittajalle ja rajavartiolaitokselle tieto käsittelyn ajasta ja paikasta sekä valittajan poissaolon seurauksista.

Jos valittaja on toimittanut valituskirjelmän määräajassa suoraan toimivaltaiseen tuomioistuimeen, hän ei menetä puhevaltaansa.

12 §

Menettely merioikeudessa

Merioikeuden on valituksen ja muun asiassa saadun selvityksen perusteella tutkittava, onko öljypäästömaksun määräämiselle ollut edellytyksiä. Asian käsittelystä on soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäynnistä rikosasiassa säädetään.

Asiaa merioikeudessa käsiteltäessä rajavartiolaitoksen tulee näyttää toteen sellaiset tarpeelliset seikat, jotka ovat olleet perusteena öljypäästömaksun määräämiselle. Merioikeuden on huolehdittava siitä, että asia tulee perusteellisesti käsitellyksi.

Päätöksentekijän tai häntä edustavan virkamiehen on oltava läsnä merioikeudessa valitusta käsiteltäessä. Valituksen tekijällä on oikeus olla läsnä merioikeudessa. Asia voidaan tutkia ja ratkaista valituksen tekijän poissaolosta huolimatta, jos:

1) merioikeus ei pidä valituksen tekijän henkilökohtaista kuulemista tarpeellisena; ja

2) valituksen tekijä on kutsuttu merioikeuteen sillä uhalla, että asia voidaan tutkia ja ratkaista valituksen tekijän poissaolosta huolimatta.

13 §

Jatkovalitus

Muutosta merioikeuden ratkaisuun haetaan hovioikeudelta valittamalla siten kuin oikeudenkäymiskaaressa säädetään. Merioikeuden päätökseen aluksen pysäyttämistä ja vakuuden asettamista koskevassa asiassa ei saa hakea muutosta valittamalla.

Asian käsittelystä hovioikeudessa ja muutoksenhausta korkeimpaan oikeuteen on soveltuvin osin voimassa, mitä oikeudenkäymiskaaren 26 ja 30 luvussa säädetään. Hovioikeuden on valitusasiaa käsiteltäessä varattava rajavartiolaitokselle tilaisuus tulla kuulluksi valituksen johdosta ja tarvittaessa esittää selvitystä asiassa.

Rajavartiolaitoksella on oikeus oikeuskäytännön yhtenäisyyden ylläpitämiseksi hakea muutosta merioikeuden ja hovioikeuden tämän lain nojalla tekemään ratkaisuun, jos merioikeus tai hovioikeus on muuttanut rajavartiolaitoksen päätöstä tai kumonnut sen.

14 §

Öljypäästömaksun määräämisen määräaika

Öljypäästömaksua ei voida määrätä, kun päästöstä on kulunut kolme vuotta.

15 §

Öljypäästömaksun täytäntöönpano

Maksupäätös pannaan täytäntöön sen jälkeen, kun se on tullut lainvoimaiseksi.

16 §

Öljypäästömaksun maksamisen määräaika ja korko

Öljypäästömaksu on maksettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksi saamisesta.

Maksettavaksi erääntyneelle öljypäästömaksulle, jota ei ole suoritettu viimeistään eräpäivänä, peritään viivästyskorkoa korkolain (633/1982) 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaan.

17 §

Öljypäästömaksun täytäntöönpanosta vastaava viranomainen

Öljypäästömaksua koskevan päätöksen täytäntöönpanosta huolehtii Oikeusrekisterikeskus.

Rajavartiolaitoksen ja tuomioistuimen on ilmoitettava päätöksestään Oikeusrekisterikeskukselle. Oikeusrekisterikeskukselle on ilmoitettava myös päätöksestä, jolla öljypäästömaksua on alennettu tai maksu on poistettu.

4 luku

Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen

1 §

Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus

MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteen 6 säännön mukaisesti luokkiin X, Y tai Z kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen sovelletaan mainitun liitteen määräyksiä.

Jos nestemäinen aine ei kuulu luokkaan X, Y tai Z, aine arvioidaan II liitteen mukaisesti sen kuljettamiseen sovellettavien menettelyjen arvioimiseksi.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta myöntää haitallisen nestemäisen aineen luokitusta koskevan poikkeuksen, kun kyseistä ainetta kuljetetaan kotimaan liikenteessä edellyttäen, että luokitussäännösten noudattaminen aiheuttaisi kohtuutonta hankaluutta tai kohtuuttomia kustannuksia ja olisi vähäiseen ympäristölle aiheutuvan vahingon vaaraan nähden aiheetonta.

2 §

Haitallisen nestemäisen aineen päästökielto ja päästörajoitukset

Haitallisen nestemäisen aineen päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Haitallisen nestemäisen aineen ja sitä sisältävän seoksen tyhjentäminen veteen suomalaisesta aluksesta Etelämantereen alueella on kielletty.

3 §

Haitallisen nestemäisen aineen päästäminen poikkeustilanteissa

Mitä 2 §:ssä säädetään, ei koske haitallisen nestemäisen aineen päästämistä veteen, jos:

1) päästäminen on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;

2) haitallisen nestemäisen aineen veteen pääseminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta ja kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin on ryhdytty vahingoittumisen jälkeen; tai

3) kysymys on sellaisten haitallisten nestemäisten aineiden veteen päästämisestä, joita käytetään pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentämiseksi ja asianomainen vahinkojen torjuntaviranomainen on kussakin yksittäistapauksessa päättänyt aineen käytöstä.

Mitä 1 §:n 2 kohdassa säädetään, ei koske tapauksia, joissa laivanisännän tai aluksen päällikön aikomuksena on ollut aiheuttaa vahinko tai hän on toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

4 §

Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuihin luokkiin X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavan kemikaalisäiliöaluksen tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä kemikaalisäiliöalukselle asetetut vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy kemikaalisäiliöalusten pumppaus- ja putkistojärjestelyjen suorituskykytestit siten kuin MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi myöntää vapautuksia ja kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista sekä määrätä samanarvoisuuksista siten kuin MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

5 §

Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle

Kemikaalisäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava valmiussuunnitelma haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle siten kuin MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu suunnitelma voidaan yhdistää 2 luvun 5 §:ssä tarkoitetun öljyvahingon varalle laaditun valmiussuunnitelman kanssa valmiussuunnitelmaksi aluksen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy 1 ja 2 momentissa tarkoitetut valmiussuunnitelmat.

6 §

Menettelytapaohjekirja

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä menettelytapaohjekirjaa aluksen tyhjennystä ja pesua varten siten kuin MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

7 §

Lastipäiväkirja

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä lastipäiväkirjaa lastia koskevista toimenpiteistä ja lastin tyhjentämisessä tapahtuneista vahingoista siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa lastipäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin Liikenteen turvallisuusvirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

Lastipäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja

sitä on säilytettävä kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa lastipäiväkirjan kaavan.

8 §

Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännöstön (IBC-säännöstö) tai kemikaalien irtolastikuljetussäännöstön (BCH-säännöstö) vaatimukset.

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki Kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 3 tyypin alusta koskevat vaatimukset, lastisäiliön sijaintia lukuun ottamatta, siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta 1 tai 2 momentissa tarkoitetun todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää II liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa todistuskirjan myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

9 §

Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta

Kemikaalisäiliöaluksen päällikkö vastaa siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan, pesuvesi tyhjennetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen määräysten mukaisesti.

Satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenteen turvallisuusviraston valtuuttamien tarkastajien on tarkastettava, että eri luokkiin kuuluvien lastien lastaus ja purkaminen, alusten säiliöiden ja putkistojen pesu, merkinnät lastipäiväkirjaan ja muut näihin verrattavat toimenpiteet suoritetaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten sekä MARPOL 73/78 –yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti. Alus vastaa tarkastuksen kustannuksista.

Aluksen asiamiehen tulee tiedottaa Liikenteen turvallisuusvirastolle satamassa tapahtuvasta luokkaan X tai Y kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen purkamisesta. Ilmoitus tulee tehdä hyvissä ajoin ja mikäli mahdollista vähintään 48 tuntia ennen aiottua purkamista.

Esipesuun ja lastitilojen tuulettamiseen sovelletaan MARPOL 73/79 -yleissopimuksen II liitteen määräyksiä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa vapautuksia esipesusta ja määräyksiä lastin jäännösten tuulettamisesta II liitteen mukaisesti.

10 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetusta haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta;

2) 2 ja 9 §:ssä tarkoitetuista päästörajoituksista lastin purkamisen, esipesuvaatimusten, poistoveden pitoisuuksien, säiliön pesun valvonnan, lastitilojen tuulettamisen ja poistoveden tyhjennysolosuhteiden osalta; ja

3) 4 §:ssä tarkoitetuista kemikaalisäiliöaluksille asetettavista rakenteellisista vaatimuksista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista, vapautuksista ja samanarvoisuuksista;

2) 5 §:ssä tarkoitetusta valmiussuunnitelmasta;
3) 6 §:ssä tarkoitetusta menettelytapaohjekirjasta;
4) 7 §:ssä tarkoitetusta lastipäiväkirjasta; ja
5) 8 §:ssä tarkoitetuista todistuskirjoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut säännökset ja 2 momentissa tarkoitetut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjäte- vesipäästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus

Käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

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.

3 §

Alusta koskevat vaatimukset

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Käymälällä varustetun suomalaisen aluksen, joka ei täytä 1 momentin edellytyksiä eikä ole huvivene, tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

4 §

Huvivenettä koskevat vaatimukset

Käymälällä varustettu huvivene on varustettava käymäläjätevettä varten käymäläjärjestelmillä Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaisesti siten, että aluksella on oltava toiminnassa käymäläjäteveden keräilysäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, joka on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen mukainen. Huviveneen vesikäymälä on liitettävä käymäläjäteveden keräilysäiliöön tai käymäläjäteveden käsittelylaitteistoon.

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, tulee täyttää MARPOL 73/78 –yleissopimuksen IV liitteen mukaiset vaatimukset. Tästä osoituksena alukselle annetaan käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (*ISPP-todistuskirja*).

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen ISPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopi-

muksen IV liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

6 §

Poikkeuksen myöntäminen käymäläjäteveden päästökiellosta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää Helsingin sopimuksen IV liitteen mukaisilla edellytyksillä poikkeuksen kiellosta tai rajoituksesta päästää käsittelemätöntä käymäläjätevettä veteen sekä käymäläjärjestelmien vaatimustenmukaisuudesta Suomen vesialueella, jos poikkeus ei ole Suomen kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten vastainen ja poikkeuksen merkitys on vesiensuojelun kannalta vähäinen.

Edellä 1 momentissa mainittujen edellytysten lisäksi poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) kyseessä on huvivene tai muu alus, jonka bruttovetoisuus on alle 400, tai alus, joka saa kuljettaa enintään 15 matkustajaa;

2) alus on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2000; ja

3) päästökiellon noudattamiseen tarvittavan laitteiston asentaminen on teknisesti vaikeaa tai asentamisesta aiheutuvat kustannukset ovat aluksen arvoon nähden kohtuuttoman suuret.

Liikenteen turvallisuusviraston on lähetettävä tiedot tässä pykälässä tarkoitetuista päätöksistä Itämeren suojelukomissiolle.

7 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetuista käymäläjäteveden päästökiellosta ja päästörajoituksesta;

2) siitä, minkälainen käymäläjätevesi katsotaan 1 §:ssä tarkoitetulla tavalla käsitellyksi;

3) 3 ja 4 §:ssä tarkoitetuista aluksille ja huviveneille säädetyistä vaatimuksista: ja

4) 6 §:ssä tarkoitetuista päästökieltoa koskevista poikkeuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

1 §

Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus

Kiinteän jätteen poistaminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Kiinteän jätteen poistaminen veteen suomalaiselta alukselta tai kiinteältä ja kelluvalta alustalta, jota käytetään merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisessa, hyväksikäytössä ja niihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa toiminnassa, on kielletty siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa tai Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hie-

nonnuslaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä.

2 §

Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa

Mitä 1 §:ssä säädetään, ei koske kiinteän jätteen poistamista veteen, jos:

1) poistaminen on tarpeen aluksen tai sillä olevien turvallisuuden varmistamiseksi taikka ihmishengen pelastamiseksi;

2) kiinteän jätteen veteen poistaminen aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vaurioitumisesta edellyttäen, että kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin veteen pääsyn estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty ennen vaurioitumista ja sen jälkeen; tai

3) kiinteän jätteen veteen poistaminen johtuu synteettisten kalaverkkojen katoamisesta vahingossa, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin on ryhdytty kalaverkkojen katoamisen estämiseksi.

3 §

Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3 ja 5 säännössä edellytettyjä kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti laaditaan aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

4 §

Aluksen jätehuoltosuunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, sekä aluksella, joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu aluksen työkielellä laadittu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden käsittelemiseksi. Miehistön on noudatettava aluksen jätehuoltosuunnitelmaa.

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 päällystöön kuuluvan pidettävä kiinteistä jätteistä jätepäiväkirjaa.

Jätepäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja sitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Liikenteen turvallisuusvirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin Liikenteen turvallisuusvirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä

Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa jätepäiväkirjan kaavan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti myöntää yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksen aluksen jätepäiväkirjan pitämisestä.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella 1 §:ssä tarkoite-

tuista poistamiskiellosta ja poistamisrajoituksesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen, tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuslaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä; ja

2) 5 §:ssä tarkoitetusta aluksen jätepäiväkirjan kaavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitetut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

1 §

Ilmaa pilaavien aineiden päästökielto ja päästörajoitus

Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen aluksista on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisista aluksista myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

2 §

Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästökielto ja päästörajoitus

Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästäminen voidaan 15 §:ssä säädetyn mukaisesti kieltää tai päästämistä voidaan rajoittaa Suomen alueella sijaitsevassa satamassa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen taikka Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten mukaisesti.

3 §

Otsonikerrosta heikentävien aineiden käytön rajoittaminen ja kieltäminen

Aluksessa käytettäviä otsonikerrosta heikentäviä aineita koskevista rajoituksista ja kielloista säädetään ympäristönsuojelulaissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä, jollei asiasta säädetä Euroopan yhteisön säädöksissä.

4 §

Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

1) toimiin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;

2) aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin, jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingoittumisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

5 §

Aluksen laitteita koskevat vaatimukset

Aluksen dieselmoottorin sekä sen pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava Euroopan yhteisön säädösten vaatimusten mukaiset. Jos dieselmoottorin lähtöteho on yli 130 kilowattia, puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava myös MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaiset.

Liikenteen turvallisuusvirasto tai sen valtuuttama hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen dieselmoottorin sekä pakokaasujen puh-

distuslaitteet ja puhdistusmenetelmät edellyttäen, että ne täyttävät MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksessa poikkeuksia siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

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 73/78 –yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

7 §

Polttoaineiden laatuvaatimukset

Aluksella käytettävien polttoaineiden tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön säädösten mukaiset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin eikä sellaisella aluksella käytettäviin polttoaineisiin, joilla käytetään hyväksyttyä puhdistusjärjestelmää tai muuta hyväksyttyä teknistä menetelmää, joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

8 §

Polttoaineen määritysmenetelmät

Meriliikenteen polttoaineiden vaatimustenmukaisuus määritetään käyttäen menetelmiä, joiden tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa, Euroopan yhteisön säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa asetetut vaatimukset.

9 §

Polttoaineen luovutustodistus ja polttoainenäytteet

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava polttoaineen toimittajan antama MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty polttoainenäyte. Todistus ja näyte on säilytettävä aluksella MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

10 §

Uuden päästöjenvähentämisteknologian koekäyttö

Uuden päästöjenvähentämisteknologian koekäytön tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan yhteisön säädösten mukaiset vaatimukset.

Liikenteen turvallisuusvirasto myöntää kirjallisesta hakemuksesta luvan koekäytölle edellyttäen, että 1 momentissa tarkoitetut vaatimukset täyttyvät. Lupa voidaan myöntää enintään 18 kuukaudeksi.

Koekäytön tulokset on toimitettava Liikenteen turvallisuusviranomaiselle, joka saattaa ne yleisesti nähtäville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

11 §

Jätteen polttaminen aluksella

Aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvän jätteen polttaminen aluksella on Suomen vesialueella kielletty.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta syntyvän jätteen polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella on sallittu vain aluksen jätteenpolttouuneissa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään aineista, joiden polttaminen on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Aluksen jätteenpolttouunin tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

12 §

Meriliikenteen polttoaineiden valvonta

Tullilaitos valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta ja jakeluasemilta, analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Suomen ympäristökeskukselle.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista.

13 §

Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi

Meriliikenteen polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla on velvollisuus antaa tietoja Liikenteen turvallisuusvirastolle ja Suomen ympäristökeskukselle Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden määristä ja laadusta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan yhteisön säädöksissä määrätään.

Liikenteen turvallisuusvirasto ja Suomen ympäristökeskus raportoivat meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan yhteisön komissiolle siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan yhteisön säädöksissä määrätään.

14 §

Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta

Ympäristöministeriö voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää määräaikaisen poikkeuksen tämän luvun mukaisesta polttoaineen laatuvaatimuksesta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätyillä ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetyillä perusteilla. Poikkeus on voimassa enintään kuusi kuukautta kerrallaan.

15 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetuista päästökiellosta ja päästörajoituksesta;

2) 2 §:ssä tarkoitetuista päästökiellosta ja päästörajoituksesta;

3) 5 §:ssä tarkoitetuista aluksella käytettävien moottoreiden päästövaatimuksista ja moottoreissa käytettävistä pakokaasujen puhdistuslaitteista ja puhdistusmenetelmistä

sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden käytöstä aiheutuvista päästöistä veteen;

4) 5 §:ssä tarkoitetuista alusten moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä poikkeuksista;

5) 6 §:ssä tarkoitetusta IAPP-todistuskirjasta;

6) 7—9 §:ssä tarkoitetuista aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määritysmenetelmistä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä;

7) 10 §:ssä tarkoitetusta uuden päästöjenvähentämisteknologian koekäytöstä;

8) 11 §:ssä tarkoitetuista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella;

9) 10 ja 13 §:ssä tarkoitetusta toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määristä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista asetuksessa säädettävälle viranomaiselle tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi; sekä

10) 14 §:ssä tarkoitetun polttoaineen laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista moottoreiden sekä pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitetut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

8 luku

Aluksen tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat muut Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet

1 §

Aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kielto

Aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kiellosta Euroopan yhteisön jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten sekä Euroopan yhteisön jäsenvaltion alueella sijaitseviin satamiin tai offshore-terminaaleihin saapuvien muun lipun alla purjehtivien alusten suojaamiseen säädetään TBT-asetuksessa.

Aluksen suojaamiseen käytettävien haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käyttö AFS-yleissopimuksen osapuolen lipun alla purjehtivien alusten suojaamiseen on kielletty sisävesialueella, Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisten alusten osalta myös niiden ulkopuolella siten kuin AFS-yleissopimuksessa määrätään.

2 §

AFS -ilmoitus

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaanottaa suomalaista alusta koskevat AFS-ilmoitukset.

3 §

Tietojen toimittaminen

AFS-yleissopimuksen edellyttämien tietojen toimittamisesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Suomen ympäristökeskus toimittaa tiedot kansallisen lainsäädännön mukaan hyväksytyistä, rajoitetuista tai kielletyistä kiinnittymisenestojärjestelmistä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

1 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on laitteet, jotka riittävät vastaanottamaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat, sataman pitäjän huolehdittaviksi jätettävät:

1) öljypitoiset jätteet;

2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet;

3) käymäläjätevedet;

4) kiinteät jätteet;

5) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä; sekä

6) lastijätteet.

Öljysatamassa on lisäksi oltava laitteet, jotka ovat riittävät vastaanottamaan tällaista satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuvedet.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetuksesta ja käsittelystä vastaa kuljetettavan aineen maahantuoja tai muu vastaanottaja taikka viejä tai muu lähettäjä.

Pääosin huviveneliikennettä palvelevan sataman (*huvivenesatama*) pitäjän velvollisuus ottaa vastaan jätteitä aluksista koskee satamaa, jossa on vähintään 50 venepaikkaa tai jonka yhteydessä on vähintään viidenkymmenen huviveneen talvitelakointipaikka ja jossa peritään maksua tai muuta korvausta venepaikasta. Huvivenesataman pitäjä voi sopia toisen satamanpitäjän kanssa satamien yhteisen vastaanottopaikan ylläpidosta, jolloin satamia pidetään tältä osin yhtenä satamana.

2 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt korjaussatamassa

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa, jossa suoritetaan alusten korjauksia (*korjaussatama*) on 1 §:ssä säädettyjen vastaanottolaitteiden lisäksi riittävät vastaanottolaitteet ottamaan vastaan satamaa käyttäviltä aluksilta tulevat otsonikerrosta heikentävät aineet ja tällaisia aineita sisältävät varusteet, kun niitä poistetaan alukselta.

Korjaussatamassa on oltava tarvittaessa käytettävissä laitteet, jotka lisäksi ovat riittävät vastaanottamaan tällaista satamaa käyttäviltä säiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuvedet.

Korjaussataman pitäjän tulee lisäksi järjestää riittävät vastaanottolaitteet korjattaviksi tulevia kemikaalisäiliöaluksia varten.

3 §

Sataman jätehuoltosuunnitelma

Sataman pitäjän on laadittava sataman jätehuoltosuunnitelma 1 §:ssä tarkoitettujen aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi. Huvivenesatama voi tehdä toisen huvivenesataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman, joka voi koskea yhtä tai useampaa jätelajia.

Sataman jätehuoltosuunnitelmassa esitettyjen toimien, kuten jätteiden vastaanoton, keräyksen, varastoinnin, käsittelyn ja hyödyntämisen suunnittelussa, on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyypit. Suunnitelmassa on lisäksi edellytettävä, että jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisia toimia on seurattava, havaitut puutteet on korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia on kehitettävä jatkuvasti.

Satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun se on hyväksytty.

4 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Sataman jätehuoltosuunnitelma esitetään hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Jos jätehuoltosuunnitelmaa ei ole ollut tarpeen tarkistaa kolmen vuoden kuluessa sen hyväksymisestä, sataman pitäjän on lähetettävä asianomaiselle valvontaviranomaiselle ilmoitus, että jätehuoltosuunnitelma on edelleen voimassa. Valvontaviranomaisen kehotuksesta jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava. Kehotuksessa on mainittava, miltä osin jätehuoltosuunnitelmaa on tarkistettava.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten vaatimukset.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain mukaiseen ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman pitäjälle on lähetettävä ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän edustajilleen ja muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta tai sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on oltava nähtävillä sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaululla. Lisäksi nähtävillä pitämisestä on ilmoitettava sähköisen viestinnän kotisivuilla, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten edustajien saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat tiedon niistä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi sataman jätehuoltosuunnitelmaan hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava sataman käyttäjien edustajille.

6 §

Tarpeettoman viivytyksen välttäminen

Edellä 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille aiheudu tarpeetonta viivytystä.

7 §

Raportointi

Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskusten, Liikenteen turvallisuusviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, tarkoitetut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan yhteisön komissiolle.

8 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsin-

gin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten tai täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

1) 1 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä satamassa;

2) 2 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä korjaussatamassa; ja

3) 3 §:ssä tarkoitetun sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä.

Edellä 1 momentin nojalla annetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

1 §

Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet

Suomalaisen aluksen, joka saapuu Itämeren tai Euroopan yhteisön alueella olevaan satamaan, ja muun kuin suomalaisen aluksen, joka saapuu Suomen alueella olevaan satamaan, on ennen kuin alus lähtee satamasta jätettävä satamassa oleviin jätteiden vastaanottolaitteisiin kaikki alusjätteensä ja lastijätteensä.

Jos huvivenesataman alueella ei ole vastaanottolaitetta, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulee jättää muuhun maissa olevaan asianmukaiseen vastaanottolaitteeseen, jollei jätteitä voida tämän lain mukaisesti jättää alukseen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus jättää jätteet ei kuitenkaan koske:

1) valtioneuvoston asetuksella säädettäviä vähäisiä määriä jätettä;

2) tapauksia, joissa jätteiden jättäminen satamaan aluksesta riippumattomasta syystä aiheuttaa alukselle tarpeetonta viivytystä; lisäksi edellytetään, että aluksella on riittävät erilliset säilytystilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana kertyvälle alusjätteelle ja lastijätteelle; tai

3) käymäläjäteveden jättämistä aluksilta, joiden käymäläjätevesitankeissa on tilaa seuraavaan satamaan suuntautuvaa matkaa varten.

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenteen turvallisuusvirasto voi tarvittaessa edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos seuraavat edellytykset ovat olemassa:

1) on olemassa vaara, että jätteet päästetään veteen; ja

2) on perusteltua aihetta olettaa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita eikä ole tiedossa, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa.

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan tässä luvussa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia.

2 §

Alusjätteistä ja lastijätteistä perittävät maksut

Sataman pitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei. Maksun tulee kattaa seuraavien alusjätteiden jätehuollon kustannukset:

1) öljypitoiset jätteet;

2) kiinteä jäte lastijätettä lukuun ottamatta; ja

3) käymäläjätevesi.

Satamanpitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun myös niiltä satamassa käyviltä aluksilta, jotka jättävät lastijätettä sataman vastaanottolaitteisiin.

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun. Sataman tulee ilmoittaa maksun määrä ja sen perusteet. Maksut voidaan porrastaa esimerkiksi alustyypin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan, mutta maksujen suuruus ei saa riippua siitä, kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Maksuista voidaan myöntää alennusta, jos aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua maksua ei kuitenkaan peritä kalastusaluksilta eikä huviveneiltä, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa. Maksua ei myöskään peritä niiltä aluksilta, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on tämän luvun 4 §:n nojalla vapauttanut alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakosta.

3 §

Alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittaminen

Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön on annettava tulosataman pitäjälle alusjätteitä ja lastijätteitä koskeva ilmoitus. Ilmoitus on annettava vähintään 24 tuntia ennen satamaan saapumista tai välittömästi edellisestä satamasta lähdettäessä, jos matka-aika on alle 24 tuntia. Jos aluksen lopullinen tulosatama selviää alle 24 tuntia ennen tähän satamaan saapumista, ilmoitus on annettava välittömästi lopullisen tulosataman selvittyä. Tiedot on pidettävä aluksella vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä EU:n jäsenvaltion viranomaisille.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske kalastusaluksia eikä huviveneitä, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa.

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen ilmoituksia sekä aluksia siten kuin direktiivissä säädetään. Sataman on huolehdittava siitä, että alusjätteistä tehdyt ilmoitukset ovat valvontaa varten Liikenteen turvallisuusviraston käytettävissä. Ilmoitukset voidaan välittää alukselta satamalle ja satamalta Liikenteen turvallisuusvirastoon sähköistä käyttöyhteyttä apuna käyttäen.

4 §

Poikkeus jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta

Liikenteen turvallisuusvirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää 1 §:ssä tarkoitettua alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakkoa ja 3 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittamista koskevan poikkeuksen alukselle, joka on säännöllisessä liikenteessä siten, että se liikennöi toistuvasti aikataulun tai etukäteen vahvistetun reitin mukaisesti nimettyjen satamien välillä ja käy vähintään kerran kahdessa viikossa yhdessä nimetyssä reitin varrella sijaitsevassa suomalaisessa satamassa. Poikkeus voidaan myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan poikkeamatta muissa satamissa. Poikkeuksen myöntämisen edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Liikenteen turvallisuusvirastolle on toimitettava päätöksessä tarkemmin määrätyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. Poikkeus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee.

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava Euroopan yhteisön komissiolle myönnetyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

5 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 _-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä 1 §:n 3 momentin 2 kohdassa tarkoitetuista edellytyksistä olla jättämättä jätteitä satamaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä 3 §:ssä tarkoitetun jätteistä ilmoittamisen tavasta.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset ja tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

11 luku

Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa

1 §

Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos öljyä on päässyt aluksesta veteen tai öljyvuodon vaara aluksen karilleajon tai konevian, yhteentörmäyksen taikka muun merivahingon takia on uhkaamassa, aluksen päällikön on ilmoitettava öljyvahingosta tai sen vaarasta välittömästi asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle. Suomalaisen aluksen päällikön on ilmoitettava Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella öljyvahingosta tai sen vaarasta lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Aluksen päällikön on lisäksi ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen aluevesillä tai Suomen talousvyöhykkeellä havaitsee vedessä öljyä niin suuren määrän, että sen takia sää- ja muut olosuhteet huomioon ottaen uhkaa öljyvahingon vaara, hänen on ilmoitettava havainnosta asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle taikka Suomen vesialueen tai talousvyöhykkeen ulkopuolella lähimmän rantavaltion viranomaiselle. Jos aluksen miehistöön tai päällystöön kuuluva tekee vastaavan havainnon, hän on velvollinen ilmoittamaan asiasta aluksen päällikölle.

Aluksen päällikön ei kuitenkaan tarvitse tehdä 2 momentissa tarkoitettua ilmoitusta, jos on ilmeistä, että 2 momentissa tarkoitetut viranomaiset ovat jo saaneet tapauksesta tiedon.

2 §

Muun haitallisen aineen päästöstä tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos aluksesta aiheutuu Suomen vesialueella tai Suomen talousvyöhykkeellä lainvastainen muun haitallisen aineen kuin öljyn päästö veteen, aluksen päällikön on ilman viivytystä ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle asioista, jotka koskevat alusta, sen tilaa, sijaintia, lastia ja tapahtuman laatua, sekä ryhdyttävä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä kohtuudella voidaan vaatia.

Vähintään 15 metrin pituisen aluksen päällikön on ilmoitettava asianomaiselle meripelastuskeskukselle, meripelastuslohkokeskukselle, hätäkeskukselle tai VTS-viranomaiselle 1 momentissa tarkoitetuista seikoista myös tilanteissa, joissa päästöä ei ole tapahtunut, mutta päästön mahdollisuus on olemassa. Tämä koskee tapauksia, joissa alus on vaurioitunut, aluksen lasti on siirtynyt tai aluksen koneisto tai varusteet ovat vioittuneet tavalla, joka heikentää navigoinnin turvallisuutta.

Suomen vesialueen ja Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella suomalaisen aluksen päällikön on tehtävä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu ilmoitus lähimmän rantavaltion viranomaiselle.

Jos aluksen päällikkö on estynyt antamasta tässä pykälässä tarkoitettua ilmoitusta, aluksen omistajan, rahtaajan, käyttäjän tai liikennöitsijän tai heidän asiamiehensä on otettava vastatakseen aluksen päällikölle kuuluvasta ilmoitusvelvollisuudesta.

3 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Euroopan yhteisön säädösten, Helsingin sopimuksen tai Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta

myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja

2) 2 §:ssä tarkoitetusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenteen turvallisuusvirasto, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, rajavartiolaitos, tullilaitos ja poliisi.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja ympäristöministeriö huolehtivat tämän lain mukaisen toiminnan yleisestä ohjauksesta, seurannasta ja kehittämisestä hallinnonalallaan.

2 §

Liikenteen turvallisuusviraston valvontatehtävät

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset tai määräykset koskevat:

1) alusta ja sen rakennetta sekä lastia;

2) aluksen polttoainetta ja sen laatua;

3) aluksesta ilmaan ja veteen meneviä päästöjä;

4) aluksen suojaamiseen käytettäviä haitallisia kiinnittymisenestojärjestelmiä;

5) aluksen varusteita;

6) aluksen käyttöä;

7) aluksen todistuskirjaa ja muita asiakirjoja;

8) aluksen päällikön tai muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;

9) velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan.

Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirastolle kuuluu muu tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta, jollei muualla tässä laissa toisin säädetä.

Liikenteen turvallisuusvirasto on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella.

3 §

Suomen ympäristökeskuksen valvontatehtävät

Suomen ympäristökeskus on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

4 §

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen valvontatehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoo toimialueellaan tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista siltä osin kuin säännökset ja määräykset koskevat:

1) sataman jätehuoltosuunnittelua;

2) aluksesta peräisin olevien jätteiden vastaanottolaitteita satamassa; ja

3) sataman jätehuoltoa koskevia maksuja.

Valvontatehtävä koskee erityisesti sellaisia kauppamerenkulun satamia, joilla pitää olla ympäristönsuojelulain mukainen ympäristölupa.

5 §

Kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen valvontatehtävät

Kunnan ympäristönsuojeluviranomainen valvoo erityisesti huvivenesatamien jätehuoltoa ja huviveneistä peräisin olevien jätteiden vastaanottoa.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

7 §

Tullilaitoksen valvontatehtävät

Tullilaitos valvoo Suomessa markkinoille saatettavien polttoaineiden laatua koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

Poliisi valvoo aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella sekä Suomen aluevesillä.

9 §

Virka-apu

Ilmatieteen laitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, puolustusvoimien ja alueellisen lupa- ja valvontaviraston on annettava valvontaviranomaiselle tämän lain mukaisen tehtävän suorittamiseksi sellaista tarpeellista virka-apua, jonka antamiseen se on toimivaltainen.

Virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa säädetään 3 luvun 8 §:ssä.

10 §

Aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin kohdistuva valvonta

Aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin kohdistuvasta valvonnasta ja siihen liittyvistä tarkastuksista ja muista toimenpiteistä Suomen vesialueella ja suomalaisen aluksen osalta myös Suomen vesialueen ulkopuolella säädetään alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa (370/1995).

11 §

Tapahtuneiden päästöjen selvittäminen sekä toiminta välittömän vesien pilaantumisen vaaran ollessa käsillä

Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla on oikeus tapahtuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittämiseksi suorittaa suomalaisella aluksella tarkastuksia ja ottaa näytteitä vedessä havaitun öljyn tai muun haitallisen aineen alkuperän selvittämiseksi. Sama koskee ulkomaista alusta sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella tai sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen aluemerellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään kuitenkin 12 §:ssä.

Jos tapahtuneiden päästöjen tai haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien selvittäminen sitä vaatii tai on perusteltua syytä epäillä, että aluksen matkaan jostakin muusta kuin aluksen rakenteisiin, varusteisiin, laitteisiin, toimintoihin ja järjestelyihin liittyvästä syystä liittyy välitön vesien pilaantumisen vaara, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat pysäyttää aluksen sen ollessa satamassa tai ankkurissa Suomen vesialueella. Sama koskee suomalaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella tai sen ulkopuolella ja ulkomaista alusta sen purjehtiessa Suomen vesialueella. Suomen alueme-

rellä purjehtivaan ulkomaiseen alukseen kohdistuvista toimenpiteistä säädetään kuitenkin 12 §:ssä.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetut toimenpiteet koskevat 1 luvun 4 §:n säännös huomioon ottaen vain soveltuvin osin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksia.

Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin.

12 §

Oikeus suorittaa tarkastuksia, saada tietoja ja pysäyttää alus Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä

Kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä kulkeva ulkomainen alus on ollessaan Suomen aluemerellä aiheuttanut päästöjä tai käyttänyt haitallista kiinnittymisenestojärjestelmää, Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat ryhtyä kaikkiin 11 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettuihin toimenpiteisiin.

Kun on perusteltua syytä epäillä, että Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä kulkevalta ulkomaiselta alukselta on Suomen talousvyöhykkeellä rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, Liikenteen turvallisuusvirastolla sekä rajavartiolaitoksella ja poliisilla on oikeus saada alukselta tietoja aluksesta, aluksen rekisteröintisatamasta, satamasta, jossa se on viimeksi käynyt, ja satamasta, jonne se on matkalla, sekä muita tietoja sen toteamiseksi, onko säännöksiä rikottu.

Edellä 2 momentissa tarkoitetussa tapauksessa Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat tarkastaa aluksen, jos momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomisesta seuraa huomattava päästö, joka aiheuttaa merkittävää meriympäristön pilaantumista tai sen vaaraa, ja alus on kieltäytynyt antamasta tietoja tai aluksen antamat tiedot ovat selvästi ristiriidassa tosiasiallisen tilanteen kanssa ja olosuhteet muutoin antavat aihetta tarkastukseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto sekä rajavartiolaitos ja poliisi voivat pysäyttää Suomen aluemerellä tai talousvyöhykkeellä kulkevan ulkomaisen aluksen, jos on ilmeistä, että alukselta on Suomen talousvyöhykkeellä rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä siten, että päästöstä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemeren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Edellä 2—4 momentissa säädetyin edellytyksin momenteissa tarkoitetut toimenpiteet voidaan kohdistaa myös sellaiseen Suomen talousvyöhykkeellä kulkevaan ulkomaiseen alukseen, jolta epäillään rikotun tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä Suomen aluemerellä.

Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin.

13 §

Velvollisuus välttää aiheetonta viivytystä ja vähemmän haitan periaate

Edellä 11 ja 12 §:ssä tarkoitetut toimenpiteet on suoritettava siten, ettei alukselle aiheudu tarpeetonta viivytystä.

Ulkomaisen aluksen tarkastus tulee rajoittaa sellaisten todistusten ja muiden asiakirjojen tarkastamiseen, joita alukselta Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten mukaan vaaditaan, tai aluksen muiden vastaavien asiakirjojen tarkastamiseen. Aluksen saa tarkastaa tarkemmin vasta ensin mainitun tarkastuksen jälkeen ja silloinkin vain, jos on perusteltua syytä epäillä, että aluksen tai sen varusteiden kunto poikkeaa olennaisesti asiakirjojen tiedoista tai asiakirjojen tiedot eivät riitä vahvistamaan tai todentamaan epäiltyä säännösten rikkomista taikka aluksessa ei ole voimassa olevia vaadittavia todistuksia tai asiakirjoja.

Vaikka 11 ja 12 §:n mukaisesti suoritetuista tutkimuksista ilmenee, että ulkomaiselta alukselta on rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä, aluksen tulee viipymättä antaa jatkaa matkaansa.

Jos meriympäristölle aiheutuu kohtuutonta vahingonvaaraa siitä, että 12 §:n 4 momentin nojalla Suomen talousvyöhykkeellä pysäytetyn aluksen annetaan jatkaa matkaansa, Liikenteen turvallisuusvirasto voi kieltää matkan jatkamisen tai asettaa matkan jatkamisen

ehdoksi, että alus siirretään lähimmälle sopivalle korjaustelakalle. Päätöksestä, jolla matkan jatkaminen on kielletty tai tehty ehdolliseksi, on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.

Tarkastuksen toimittamisesta ulkomaisella aluksella sekä aluksen pysäyttämisestä ja sen käytön rajoittamisesta on lisäksi voimassa, mitä alusturvallisuuden valvonnasta annetussa laissa säädetään.

14 §

Vakuuden asettaminen

Jos on ilmeistä, että alukselta on Suomen aluevesillä tai talousvyöhykkeellä rikottu tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä siten, että Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemeren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille aiheutuu huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa, aluksen matkan jatkamisen ehdoksi voidaan määrätä, että aluksen puolesta on asetettava riittävä vakuus mahdollisen korvausvelvollisuuden täyttämiseksi.

Vakuuden asettamisesta ja sen määrästä päättää Suomen ympäristökeskus. Päätökseen haetaan muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Päätöstä on noudatettava muutoksenhausta huolimatta. Hallinto-oikeuden päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Vakuuden tallettamisesta on voimassa, mitä rahan, arvo-osuuksien, arvopaperien tai asiakirjain tallettamisesta velan maksuna tai vapautumiseksi muusta suoritusvelvollisuudesta annetussa laissa (281/1931) säädetään. Vakuus on palautettava sen asettajalle, kun edellytyksiä sen pitämiselle ei enää ole.

Ulkomaisen aluksen matkan jatkamiselle asetetuista ehdoista on viipymättä ilmoitettava aluksen lippuvaltiolle.

15 §

Hallintopakko

Liikenteen turvallisuusvirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa:

1) kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä;

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenteen turvallisuusvirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

17 §

Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita

Jos on selvää näyttöä siitä, että alus on rikkonut velvollisuuttaan jättää alusjätteet ja lastijätteet satamaan, Liikenteen turvallisuusviraston on pysäytettävä alus tai, jos satama, jossa alus seuraavaksi käy, on toisessa valtiossa, ilmoitettava toimivaltaiselle valvontaviranomaiselle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.

Jos aluksen on havaittu päästäneen öljyä tai haitallisia nestemäisiä aineita Suomen vesialueella, talousvyöhykkeellä tai aavalla merellä, Suomen ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen tai Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava havaitsemastaan päästöstä satamalle, jossa alus seuraavaksi käy, ja aluksen lippuvaltiolle sekä pyydettävä ryhtymään toimiin päästön johdosta sen mukaan kuin säädetään alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomi-

sista määrättävistä seuraamuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

18 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenteen turvallisuusviraston, Suomen ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, rajavartiolaitoksen, tullilaitoksen ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

13 luku

Erinäiset säännökset

1 §

Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen

Tässä laissa tarkoitetuista viranomaissuoritteista sekä viranomaisen tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovelletaan, mitä valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään. Tarkempia säännöksiä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Aluksen tarkastuksen tilaajan on maksettava nimetylle tarkastajalle palkkio tämän suorittamasta tähän lakiin tai sen perusteella annettuihin säännöksiin tai määräyksiin perustuvasta toimenpiteestä tai sellaisen perusteella annettavasta asiakirjasta. Palkkion suuruuden määräytymiseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (/) säädetään nimetylle katsastajalle ja aluksenmittaajalle maksettavasta palkkiosta. Tarkempia säännöksiä palkkion suuruudesta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Nimetyllä tarkastajalla on oikeus saada tilaajalta korvaus matkakuluistaan sekä päivärahaa valtion matkustussäännön mukaan. Jos alus ei ole satamalaiturissa, nimetty tarkastaja on kuljetettava alukseen tai hänellä on oikeus saada korvaus kuljetuksen järjestämisestä aiheutuvista kuluistaan.

Tässä pykälässä tarkoitetut maksut, palkkiot ja kustannusten korvaukset saadaan periä maksuvelvolliselta siinä järjestyksessä kuin verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007) säädetään.

2 §

Nimetyn tarkastajan pätevyysvaatimukset, nimeäminen ja hyvän hallinnon vaatimukset

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävään nimeämän tarkastajan pätevyysvaatimuksiin sekä nimityskirjan myöntämiseen ja peruuttamiseen sovelletaan, mitä aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetussa laissa (/) säädetään nimetystä katsastajasta.

Nimetyn tarkastajan on tässä laissa tarkoitettuja julkisia hallintotehtäviä hoitaessaan noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) ja viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa säädetään. Alusten tekniset asiakirjat on kuitenkin annettava aluksessa sillä kielellä, jolla tekniset asiakirjat aluksessa laaditaan.

Liikenteen turvallisuusviraston tehtävään nimeämään tarkastajaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

3 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus vastoin tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tehdystä ympäristön turmelemisesta, jollei siihen ole syyllistytty huolimattomuudesta ulkomaiselta alukselta, säädetään rikoslain (39/1889) 48 luvun 1—4 §:ssä.

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn päästökieltoa ja päästörajoitusta;
2) 2 luvun 3 §:n 1 ja 2 momentin ja 4 §:n mukaisia öljysäiliöaluksia koskevia vaatimuksia;
3) 2 luvun 3 §:n 4 momentin ja 8 §:n mukaisia öljyn kuljettamista koskevia kieltoja;
4) 4 luvun 2 §:n mukaista haitallisten nestemäisten aineiden päästökieltoa ja päästörajoitusta;
5) 4 luvun 4 §:n mukaisia kemikaalisäiliöaluksia koskevia rakenne- ja laitevaatimuksia;
6) 5 luvun 1 §:n mukaista käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta;
7) 6 luvun 1 §:n mukaista kiinteän jätteenveteen poistamiskieltoa ja poistamisrajoitusta;
8) 7 luvun 5 ja 7 §:n sekä 11 §:n 3 momentin mukaisia ilmaan menevien päästöjen rajoittamiseksi vaadittuja laitevaatimuksia kuten dieselmoottoreita ja jätteenpolttouuneja koskevia vaatimuksia tai polttoaineita koskevia vaatimuksia;
9) 7 luvun 11 §:n 1 ja 2 momentin mukaista jätteen polttokieltoa ja päästörajoitusta;
10) 8 luvun 1 §:n mukaista haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltoa;
11) 9 luvun 1 ja 2 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta;
12) 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää jätteet satamaan;
13) 10 luvun 3 §:n mukaista jätteistä ilmoittamisvelvollisuutta;
14) 11 luvun 1 §:n mukaista öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta;
15) 11 luvun 2 §:n mukaista muun haitallisen aineen kuin öljyn päästöstä tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta;

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämisuhalla tai keskeyttämisuhalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, ei voida tuomita 2 momentin nojalla rangaistukseen samasta teosta.

Edellä 2 momentissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä tuomitaan rangaistukseen se, jonka velvollisuuksien vastainen teko tai laiminlyönti on. Tätä arvioitaessa on otettava huomioon asianomaisen asema, hänen tehtäviensä ja toimivaltuuksiensa laatu ja laajuus sekä muutenkin hänen osuutensa lainvastaisen tilan syntyyn ja jatkumiseen.

4 §

Velvollisuus ilmoittaa aluksen lippuvaltiolle

Liikenteen turvallisuusviraston on ilmoitettava viipymättä ulkomaiseen alukseen kohdistuvasta 12 luvun 11 ja 12 §:n mukaisesta menettelystä aluksen lippuvaltiolle. Jos kyse on Suomen vesialueella tehdystä teosta, vain oikeudenkäyntiin liittyvät tiedot on ilmoitettava.

5 §

Oikeus pakkokeinojen käyttöön Suomen talousvyöhykkeellä ulkomaista alusta kohtaan

Tutkittaessa sellaista 3 §:ssä tarkoitettua rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä rangaistavaksi säädettyä tekoa, josta rikoslain 48 luvun 10 §:n mukaan rangaistuksena voidaan tuomita vain sakkoa, oikeus pakkokeinojen käyttöön määräytyy rikoslain 48 luvun 1—4 §:ssä säädettyjen rangaistusasteikkojen perusteella.

6 §

Rikosoikeudellinen toimivalta ulkomaisen aluksen osalta

Sen estämättä, mitä rikoslain 1 luvussa säädetään 3 §:n 2 momentissa tarkoitettujen säännösten rikkomiseen sovelletaan Suomen lakia myös, kun teko on tehty ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä.

Jos 3 §:ssä tarkoitettu teko on tehty ulkomaiselta alukselta sen ollessa Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasiaa ei saa tutkia Suomessa ilman valtakunnansyyttäjän syytemääräystä, ellei kysymyksessä ole jokin rikoslain 1 luvun 12 §:n 2 momentissa tarkoitettu tapaus.

Jos ulkomainen alus ei ole tullut vapaaehtoisesti suomalaiseen satamaan tai ollut vapaaehtoisesti ankkurissa Suomen vesialueella, 2 momentissa tarkoitetusta teosta saa nostaa syytteen vain, jos päästöstä on aiheutunut huomattavaa vahinkoa tai vahingon vaaraa Suomen rantaviivalle taikka siihen liittyville eduille tai Suomen aluemeren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille.

Edellä 2 momentissa tarkoitetusta teosta ei saa nostaa syytettä, jos aluksen lippuvaltio ryhtyy oikeudellisiin toimiin rangaistuksen määräämiseksi kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun esitutkinta on aloitettu Suomessa. Kun lippuvaltion käynnistämät oikeudelliset toimet on saatu päätökseen, menettely Suomessa on päätettävä.

Syytteen 2 momentissa tarkoitetusta teosta saa nostaa 4 momentin estämättä, jos teosta on aiheutunut Suomelle rantavaltiona huomattavaa vahinkoa tai jos aluksen lippuvaltio on toistuvasti laiminlyönyt velvollisuutensa panna tehokkaasti täytäntöön velvoitteet, jotka koskevat sen lipun alla purjehtivilta aluksilta tehtyjä, aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevien kansainvälisten sopimusten vastaisia tekoja.

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta, jos päätös koskee:

1) Liikenteen turvallisuusviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka Liikenteen turvallisuusviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta antamaa päätöstä; tai

2) Liikenteen turvallisuusviraston 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.

Liikenteen turvallisuusviraston 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 13 luvun 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään.

Jos Liikenteen turvallisuusvirasto ei ole antanut oikaisuvaatimuksen johdosta päätöstä sille 13 luvun 7 §:n 3 momentissa varatussa määräajassa, lasketaan valituksen tekemiselle varattu määräaika 13 luvun 7 §:n 3 momentissa tarkoitetun määräajan päättymisestä.

Jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin, valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

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.

10 §

Toimivaltainen tuomioistuin

Toimivaltaisena tuomioistuimena tiettyä alusta tai siitä aiheutuneeksi väitettyä ympäristön pilaantumista koskevassa asiassa, jossa tätä lakia on sovellettava, on merilain (674/1994) 21 luvun 1 §:ssä mainittu käräjäoikeus (*merioikeus*), jonka tuomiopiirissä oikeudenkäynnin aiheuttanut tapahtuma on sattunut. Jos tapahtuma on sattunut aluksen ollessa matkalla, voidaan asia panna vireille

myös siinä merioikeudessa, jonka tuomiopiirissä olevaan satamaan alus ensimmäiseksi saapuu.

Milloin 13 luvun 3 §:ssä tarkoitettu teko on tapahtunut Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasia käsitellään merioikeudessa. Toimivaltainen merioikeus on se, jonka tuomiopiiriä lähinnä rikos voidaan katsoa tehdyksi soveltaen, mitä oikeudenkäynnistä rikosasioissa annetun lain (689/1997) 4 luvun 1 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään. Tätä pykälää sovellettaessa näiden merioikeuksien tuomiopiirien rajojen katsotaan jatkuvan aluevesien ulkorajalta suuntaansa muuttamatta talousvyöhykkeen ulkorajaan saakka.

Milloin 13 luvun 3 §:ssä tarkoitettu teko on tapahtunut Suomen alueen ulkopuolella muualla kuin Suomen talousvyöhykkeellä, rikosasia käsitellään Helsingin käräjäoikeudessa.

11 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä 16 päivänä maaliskuuta 1979 annettu laki (300/1979) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Seuraavat asetukset jäävät kuitenkin voimaan:

1) alusten katsastuksista 3 päivänä joulukuuta 1999 annettu asetus (1123/1999);

2) laivavarusteista 4 päivänä joulukuuta 1998 annettu asetus (925/1998); ja

3) kemikaali- ja säiliöaluksista 26 päivänä maaliskuuta 1982 annettu asetus (244/1982).

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

12 §

Siirtymäsäännös

Tämän lain voimaan tullessa voimassa olleen lain nojalla myönnetyt määräaikaiset todistuskirjat, samanarvoisuudet, poikkeusluvat ja muut luvat ovat voimassa tämän lain mukaisina määräajan loppuun.

Liite

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 €

5.

Öljyvahinkojen torjuntalaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tavoite

Tämän lain tavoitteena on, että:

1) maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen ja aluksista aiheutuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan varaudutaan asianmukaisesti;

2) mahdolliset vahingot torjutaan nopeasti ja tehokkaasti; ja

3) vahinkojen seuraukset korjataan niin, että ihmisille, omaisuudelle ja ympäristölle aiheutuvat haitat jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

Lain tavoitteena on selkeyttää viranomaisten ja muiden tahojen tehtävät ja vastuut öljyvahinkojen ja aluksista aiheutuvien kemikaalivahinkojen torjunnassa.

2 §

Lain soveltamisala

Lakia sovelletaan maa-alueella tapahtuvien öljyvahinkojen sekä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä aluksista aiheutuvien öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan ja torjuntaan varautumiseen sekä vahinkojen seurausten korjaamiseen. Lisäksi laissa säädetään kansainvälisen virka-avun antamisesta ja pyytämisestä.

Aluksista aiheutuvien öljyvahinkojen ja kemikaalivahinkojen torjuntaan sovelletaan lisäksi, mitä siitä on sovittu Suomea sitovissa kansainvälisissä meriympäristövahinkojen torjuntaa koskevissa sopimuksissa.

Muun vaarallisen aineen kuin öljyn maa-alueella ympäristölle aiheuttamien vahinkojen torjuntaan sovelletaan pelastuslakia (468/2003).

3 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet mukaan luettuina, sekä öljypitoista seosta ja jätettä;

2) *muulla haitallisella aineella* muuta sellaista ainetta kuin öljyä, jonka joutuminen mereen saattaa aiheuttaa pilaantumista;

3) *aluksella* merenkulun ympäristönsuojelulain (/20) 1 luvun 2 §:n 14 kohdassa tarkoitettua vesikulkuneuvoa;

4) *maa-alueen öljyvahingolla* sellaista maa-alueella tapahtuvaa vahinkoa tai haittaa, jonka maahan tai veteen joutunut öljy aiheuttaa ihmiselle tai ympäristölle likaamalla, turmelemalla tai pilaamalla maaperää, vesiä, kasvillisuutta, eläimistöä, laitteita tai rakenteita;

5) *alusöljyvahingolla* aluksesta aiheutuvaa tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka johtaa tai saattaa johtaa öljypäästöön ja joka vaarantaa tai saattaa vaarantaa vesistön tai meriympäristön taikka rannikon tilan tai niihin liittyviä etuja, ja joka vaatii kiireellisesti suoritettavia toimia;

6) *öljyvahingolla* maa-alueen öljyvahinkoa ja alusöljyvahinkoa;

7) *aluskemikaalivahingolla* aluksesta merialueella aiheutuvaa tapahtumaa tai samaa alkuperää olevaa tapahtumasarjaa, joka johtaa tai saattaa johtaa muun haitallisen aineen kuin öljyn päästöön ja joka vaarantaa tai saattaa vaarantaa meriympäristön taikka rannikon tilan tai niihin liittyviä etuja, ja joka vaatii kiireellisesti suoritettavia toimia,

8) *jälkitorjunnalla* öljyvahingon torjuntaa, jota tehdään öljyn pilaaman maaperän, pohjaveden ja rannikon puhdistamiseksi ja kunnostamiseksi sen jälkeen, kun välttämättömät torjuntatoimet vahingon rajoittamiseksi ja öljyn keräämiseksi on tehty, ja

9) *VTS-viranomaisella* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua Liikennevirasto yksikköä, joka ylläpitää alusliikennepalvelua.

2 luku

Viranomaiset ja niiden tehtävät

4 §

Ympäristöministeriön tehtävät

Öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluu ympäristöministeriölle.

5 §

Suomen ympäristökeskuksen tehtävät

Suomen ympäristökeskus huolehtii öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan ja alan ammatillisen jatko- ja täydennyskoulutuksen valtakunnallisesta järjestämisestä ja kehittämisestä. Se huolehtii myös riittävän valtakunnallisen alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntavalmiuden hankkimisesta ja ylläpidosta.

Suomen ympäristökeskus vastaa alusöljyvahinkojen torjunnasta ja asettaa torjuntatöiden johtajan, jos alusöljyvahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa Suomen vesialueella aavalla selällä tai talousvyöhykkeellä.

Jos alusöljyvahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa yhtä useammalla pelastustoimen alueella taikka jos vahinko tai sen vaara on niin suuri, ettei alueen pelastustointa kohtuudella voida vaatia yksin huolehtimaan torjuntatöistä, tai jos torjuntatoimet kestävät pitkään taikka siihen muuten on erityistä syytä, Suomen ympäristökeskus voi ottaa torjunnan vastuulleen ja asettaa torjuntatöiden johtajan.

Suomen ympäristökeskus vastaa torjunnasta ja asettaa torjuntatöiden johtajan, jos aluskemikaalivahinko on sattunut tai sen vaara uhkaa Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

6 §

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tehtävät

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ohjaa ja valvoo öljyvahinkojen torjunnan järjestämistä alueellaan ja vahvistaa toimialueensa pelastustoimen alueiden öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmat. Se antaa myös tarvittaessa muille torjuntaviranomaisille asiantuntija-apua ja mahdollisuuksiensa mukaan muutakin apua öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa.

7 §

Alueen pelastustoimen tehtävät öljyvahinkojen torjunnassa

Alueen pelastustoimi vastaa maa-alueen öljyvahinkojen ja alusöljyvahinkojen torjunnasta alueellaan. Se ohjaa myös öljyvahinkojen torjuntaan varautumista alueellaan siten kuin jäljempänä säädetään.

Alueen pelastustoimen on pyydettäessä osallistuttava aluskemikaalivahinkojen torjuntaan, jollei tehtävän suorittaminen merkittävällä tavalla vaaranna sen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista

8 §

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan osallistuvat viranomaiset

Liikenteen turvallisuusvirasto, puolustusvoimat ja rajavartiolaitos osallistuvat alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan siten kuin tässä tai muussa laissa tarkemmin säädetään. Rajavartiolaitos osallistuu kuiten-

kin vain merialueella tapahtuvien vahinkojen torjuntaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen torjuntaviranomaisten on alusöljy- tai aluskemikaalivahingon havaittuaan tai sellaisesta tiedon saatuaan ryhdyttävä pikaisesti valmiutensa edellyttämiin torjuntatoimiin, jollei tehtävän suorittaminen merkittävällä tavalla vaaranna viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävän suorittamista.

9 §

Kunnan tehtävät öljyvahinkojen torjunnassa

Kunta vastaa tarvittaessa jälkitorjunnasta alueellaan. Kunnan eri viranomaisten ja laitosten tulee tarvittaessa osallistua öljyvahinkojen torjuntaan.

10 §

Torjuntaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja torjuntaviranomaisia ovat:

1) Suomen ympäristökeskus ja sen asettama torjuntatöiden johtaja alusöljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen torjunnassa;

2) Liikenteen turvallisuusvirasto, puolustusvoimat ja rajavartiolaitos ryhdyttyään alusöljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjuntaan;

3) elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus öljyvahinkojen torjunnassa;

4) alueen pelastustoimen pelastusviranomainen ja torjuntatöitä johtava muu pelastuslain 44 §:n 1 momentissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja öljyvahinkojen torjunnassa; sekä

5) kunta jälkitorjunnassa.

Torjuntatöitä johtavaan henkilöön sovelletaan tehtävässään rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

11 §

Virka-apuviranomaiset

Valtion viranomaiset ovat pyydettäessä velvollisia mahdollisuuksiensa mukaan antamaan torjuntaviranomaisille virka-apua. Sama velvollisuus on Luotsausliikelaitoksesta annetussa laissa (938/2003) tarkoitetulla Luotsausliikelaitoksella.

3 luku

Öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmat

12 §

Alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelma

Alueen pelastustoimella on oltava maaöljyvahinkojen torjuntasuunnitelma. Sillä on oltava myös alusöljyvahinkojen torjuntasuunnitelma, jos se paikalliset olosuhteet huomioon ottaen on tarpeellinen. Suunnitelmat on laadittava yhdeksi yhtenäiseksi torjuntasuunnitelmaksi. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus vahvistaa alueen pelastustoimen hyväksymän öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman.

Öljyvahinkojen torjuntasuunnitelmassa on oltava tiedot öljyvahinkojen torjunnan eri viranomaisista ja niiden tehtävistä, selvitys torjuntavalmiuden tasosta ja torjunnan järjestämisestä sekä tiedot öljyvahinkojen torjuntakalustosta.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman sisällöstä sekä säädetään sen laatimisesta, hyväksymisestä ja tarkistamisesta.

13 §

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan yhteistoimintasuunnitelma

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisten tulee laatia elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen johdolla suunnitelma yhteistoiminnasta alusöljy- ja

aluskemikaalivahinkojen torjuntatyössä. Suunnitelman vahvistaa ympäristöministeriö.

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen yhteistoimintasuunnitelmassa on oltava tiedot öljyvahinkojen torjunnan eri viranomaisista ja niiden tehtävistä, selvitys torjunnan palvelutasosta ja torjunnan järjestämisestä sekä tiedot öljyvahinkojen torjuntakalustosta.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset yhteistoimintasuunnitelman sisällöstä ja säädetään suunnitelman käsittelystä sekä suunnittelussa noudatettavasta aluejaosta ja suunnitelman laadinnasta vastaavasta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta.

4 luku

Öljyn varastoijan ja sataman pitäjän velvollisuudet

14 §

Öljyvaraston perustorjuntavalmius

Jokainen, joka varastoi öljyä samalla varastoalueella vähintään 100 000 litraa, mutta kuitenkin alle miljoona litraa, on velvollinen pitämään varastoalueella paikallisten olosuhteiden vaatiman määrän torjuntaan soveltuvaa imeytys- tai muuta vastaavaa ainetta ja torjuntaan tarvittavaa kalustoa sekä huolehtimaan siitä, että saatavissa on niiden käyttöön perehtynyttä henkilöstöä. Jos varastoalue sijaitsee siten, että sieltä voi öljyvuodon yhteydessä joutua öljyä vesistöön, on varastoalueella oltava niin paljon öljypuomia, että sen avulla voidaan estää öljyn leviäminen vesistössä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun varaston haltijan on huolehdittava siitä, että varaston henkilökunta on perehtynyt öljyvahinkojen hälytysjärjestelmään ja että henkilökunnan tiedossa ovat ne paikat, jotka viranomainen on hyväksynyt öljyisen jätteen keräys- ja hävityspaikoiksi.

Jakeluasemilta edellytettävästä torjuntavalmiudesta säädetään vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetussa laissa (390/2005).

15 §

Suuren öljyvaraston torjuntavalmius

Jos öljyn määrä muualla kuin rannikolla sijaitsevalla varastoalueella on miljoona litraa tai suurempi, varastoija on velvollinen laatimaan suunnitelman alueella sattuvan öljyvahingon varalta ja kuulemaan siinä yhteydessä alueen pelastustointa. Varastoijan on myös hankittava öljyvahinkojen ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi tarpeellista kalustoa sekä huolehdittava siitä, että saatavissa on sen käyttöön perehtynyttä henkilöstöä. Suunnitelma torjunnan järjestämisestä on viivytyksettä saatettava elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja alueen pelastustoimen tietoon.

Tarkemmat säännökset 1 momentissa mainitusta suunnitelmasta ja tarvittavasta torjuntakalustosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.

16 §

Sataman ja laitoksen torjuntavalmius

Pääasiassa kauppamerenkulun käyttöön tarkoitetun sataman pitäjä ja muun rannikkoalueella miljoona litraa tai sitä enemmän öljyä tai muita haitallisia aineita varastoivan laitoksen toiminnan harjoittaja on velvollinen laatimaan suunnitelman alueella sattuvan öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon varalta. Suunnitelmaa laadittaessa on kuultava alueen pelastustointa. Sataman pitäjän ja toiminnan harjoittajan on hankittava öljyvahinkojen ja aluskemikaalivahinkojen ehkäisemiseksi ja rajoittamiseksi tarpeellista kalustoa. Toiminnanharjoittajan tulee myös huolehtia siitä, että torjuntakaluston käyttäjiksi on saatavissa koulutettua henkilöstöä. Suunnitelma torjunnan järjestämisestä on viivytyksettä saatettava elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja alueen pelastustoimen tietoon.

Tarkemmat säännökset 1 momentissa tarkoitetusta suunnitelmasta ja tarvittavasta torjuntakalustosta annetaan valtioneuvoston asetuksella. Säännöksiä annettaessa otetaan huomioon sataman liikenteen ja erityisesti siellä käyvien säiliöalusten määrä ja muut öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon vaaraan vaikuttavat seikat.

5 luku

Öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjunta

17§

Vahingosta ilmoittaminen ja ensitorjunta

Aluksen päällikön velvollisuudesta ilmoittaa alusöljy- ja aluskemikaalivahingosta sekä ryhtyä sellaisiin välittömiin torjuntatoimiin, joita häneltä voidaan kohtuudella vaatia, säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain (xx/200x) 11 luvun 1 ja 2 §:ssä.

Sen, jonka hallussa vahingon tai vahingon vaaran aiheuttanut öljy on, on ilmoitettava vahingosta tai sen uhasta hätäkeskukselle ja ryhdyttävä sellaisiin torjuntatoimiin, joita häneltä olosuhteisiin nähden voidaan kohtuudella vaatia.

Yleisestä ilmoittamis- ja toimimisvelvollisuudesta öljyn tai muun vahingollisen aineen aiheuttaman vahingon sattuessa tai vahingon vaaran uhatessa säädetään pelastuslain 28 §:ssä.

18 §

Vahinkoilmoituksen vastaanoton edellyttämät toimenpiteet

Öljy- tai aluskemikaalivahingosta tai sen vaarasta tiedon saaneen hätäkeskuksen, meripelastuskeskuksen, meripelastuslohkokeskuksen tai VTS -viranomaisen tulee viipymättä välittää tieto maa-alueen öljyvahingosta kyseisen alueen pelastustoimelle ja alusöljy- tai aluskemikaalivahingosta Suomen ympäristökeskukselle ja alueen pelastustoimelle.

19 §

Torjunnan järjestäminen

Torjuntaviranomaisen tulee kiireellisesti ryhtyä vahinkojen torjumiseksi tai rajoittamiseksi kaikkiin sellaisiin tarpeellisiin toimenpiteisiin, joista aiheutuvat kustannukset tai vahingot eivät ole ilmeisessä epäsuhteessa uhattuina oleviin taloudellisiin ja muihin arvoihin. Torjuntatoimenpiteet on suoritettava niin, ettei luonnon ja ympäristön saattamista samaan tilaan, jossa se oli ennen vahinkotapahtumaa, tarpeettomasti vaikeuteta.

Suomen ympäristökeskus on muun torjuntaviranomaisen pyynnöstä tarvittaessa velvollinen antamaan öljyntorjuntakalustonsa ja sen käyttöön tarvittavan henkilöstön torjuntatöiden johtajan käytettäväksi.

Suomen ympäristökeskus asettaa torjuntatöiden johtajan käyttöön tarpeellisen henkilöstön, kaluston ja tarvikkeet silloin, kun se 5 §:n nojalla vastaa alusöljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjunnasta taikka on ottanut torjunnan vastuulleen. Näissä tapauksissa alueen pelastustoimen on alueensa ulkopuolellakin asetettava torjuntatöiden johtajan pyynnöstä torjuntakalustonsa ja -tarvikkeensa sekä niiden käyttöön tarvittavaa henkilöstöä torjuntatöiden johtajan käytettäväksi.

20 §

Velvollisuus osallistua torjuntaan

Jos öljyvahinko tai aluskemikaalivahinko, sen vaara tai vahingon leviämisen mahdollisuus on niin suuri, että torjuntaviranomaisen käytössä oleva henkilöstö tai kalusto ei riitä vahingon tehokkaaseen torjumiseen tai ehkäisyyn, torjuntaviranomaisella on oikeus määrätä sataman pitäjä, laitoksen haltija, öljyn varastoija tai muu, jolla on torjuntakalustoa tai niiden käyttöön perehtynyttä henkilöstöä, asettamaan nämä torjuntaviranomaisen käyttöön, jollei tästä aiheudu toiminnan harjoittajalle kohtuutonta haittaa.

21 §

Torjuntatöiden johtaminen

Öljyvahingon torjuntatöitä johtaa sen pelastustoimen alueen pelastusviranomainen, jossa vahinko tai vaaratilanne on saanut alkunsa, jollei 2 momentista muuta johdu taikka toisin sovita. Siihen saakka kunnes pelastusviranomainen ottaa toiminnan johtaakseen, torjuntatöitä voi johtaa muu pelastuslain 44 §:n 1 momentissa tarkoitettu pelastustoiminnan johtaja.

Alusöljyvahingon torjuntatöitä johtaa Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja, jos Suomen ympäristökeskus 5 §:n nojalla vastaa torjunnasta taikka on ottanut torjunnan vastuulleen. Aluskemikaalivahingon torjuntatöitä johtaa Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja. Tässä momentissa tarkoitettuja torjuntatöitä voi kuitenkin johtaa vahinkopaikalle saapunut alueen pelastustoimen tai muun torjuntaviranomaisen palveluksessa oleva henkilö siihen saakka, kun Suomen ympäristökeskuksen asettama torjuntatöiden johtaja ottaa johtovastuun itselleen.

Jälkitorjuntaa johtaa asianomaisen kunnan määräämä viranomainen. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ohjaa ja sovittaa yhteen jälkitorjuntatöitä, jos torjunta ulottuu usean kunnan alueelle.

22 §

Yhteistoiminta torjuntatilanteissa

Jos öljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntatoimiin osallistuu yhtä useamman toimialan viranomaisia, torjuntatöiden johtaja toimii yleisjohtajana ja vastaa tilannekuvan ylläpitämisestä sekä tehtävien antamisesta eri toimialoille ja toiminnan yhteensovittamisesta. Yksiköt toimivat oman johtonsa alaisuudessa siten, että niiden toimenpiteet kokonaisuutena edistävät vahingon tehokasta torjuntaa.

Torjuntatöiden johtaja voi muodostaa avukseen eri viranomaisten edustajista koostuvan johtoryhmän, jos alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntatöihin osallistuu yhtä useamman toimialan viranomaisia. Ryhmää voidaan laajentaa torjuntatöihin vapaaehtoisesti osallistuvien yhdistysten ja muiden yhteisöjen edustajilla. Torjuntatöiden johtaja voi myös kutsua avukseen asiantuntijoita.

23 §

Torjuntaviranomaisen toimivaltuudet

Jos öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi ja vahinkojen seurausten rajoittamiseksi on välttämätöntä, torjuntaviranomaisella on oikeus:

1) ottaa tilapäisesti käyttöön vahinkojen torjuntaan sopivia laitteita ja tarvikkeita, tarpeellisia viestintä- ja kuljetusvälineitä, työkoneita ja -välineitä sekä lastaukseen, purkaukseen tai väliaikaiseen varastoimiseen tarvittavia tiloja ja paikkoja;

2) nousta maihin ja liikkua toisen alueella;

3) määrätä maa- ja vesirakennustoimenpiteistä toisen alueella;

4) rajoittaa vesiliikennettä; sekä

5) ryhtyä muihin öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisiin toimiin.

24 §

Johtovastuun siirto ja torjuntatöiden lopettaminen

Torjuntatöiden johtaja ilmoittaa, milloin hän ottaa johtovastuun itselleen. Torjuntatöiden johtaja myös päättää, milloin johtovastuu siirretään jälkitorjunnasta vastaavalle kunnan asianomaiselle viranomaiselle.

Torjuntatöiden johtaja päättää elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta tarvittaessa kuultuaan, milloin öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjunta ei enää vaadi torjuntaviranomaisen toimenpiteitä.

25 §

Alusta ja sen lastia koskevat toimenpiteet

Jos Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä alus uppoaa, joutuu karille tai yhteentörmäyksen osapuoleksi, saa vuodon tai konevian taikka muutoin joutuu tilaan, johon liittyy ilmeinen öljyn tai muun haitallisen aineen vuodon vaara, Suomen ympäristökeskus voi määrätä ryhdyttäväksi sellaisiin alukseen ja sen lastiin kohdistuviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin, jotka se katsoo välttämättömiksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä Suomen ympäristökeskuksen on neuvoteltava tilanteesta Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Lisäksi Suomen ympäristökeskuksen on neuvoteltava aluksen omistajan, toimeksiannon saaneen pelastusyhtiön ja vakuutuksenantajien edustajien

kanssa, jos se voi tapahtua aiheuttamatta tarpeetonta viivytystä.

Sen aluksen päällikkö, josta vesien pilaantuminen tai sen vaara on aiheutunut, on velvollinen antamaan viranomaisille mainittujen vahingollisten seurausten estämiseksi kaikkea apua, jota olosuhteet huomioon ottaen voidaan vaatia.

26 §

Kansainvälisen virka-avun antaminen ja pyytäminen

Suomen ympäristökeskus päättää valtioiden välisen sopimuksen tai vieraan valtion pyynnön perusteella avun antamisesta ulkomaille alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaan kuuluvassa asiassa. Suomen ympäristökeskus päättää myös avun pyytämisestä ulkomailta, jos se on alusöljy- tai aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeen.

Suomen ympäristökeskuksen tulee 1 momentissa tarkoitettua apua vastaanotettaessa avustaa ulkomaisia torjuntayksiöitä niiden maahantuloon ja maastalähtöön liittyvissä lupa-, ilmoitus- ja vastaavissa asioissa sen mukaan kuin maahantulon edellytyksistä erikseen säädetään tai Suomea sitovassa kansainvälisessä sopimuksessa määrätään.

6 luku

Valvonta, hallintopakko ja muutoksenhaku

27 §

Valvonta

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus valvoo 12, 15 ja 16 §:ssä tarkoitettujen torjuntasuunnitelmien laatimista, suunnitelmien mukaisen kaluston hankintaa ja sitä, että torjuntakaluston käyttöön on saatavilla tarvittava henkilöstö. Alueen pelastustoimen tehtävänä on tarkastaa, että 14—16 §:ssä tarkoitetun toiminnan harjoittajalla on suunnitelman mukainen kalusto ja torjuntavalmius sekä ilmoittaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle mahdollisesti havaitsemistaan puutteista.

28 §

Hallintopakko

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voi määrätä sen, joka laiminlyö 12 §:n tai 14—16 §:n tai niiden nojalla annettujen säännösten tai määräysten mukaisen velvollisuutensa, määräajassa täyttämään velvollisuutensa. Viranomaisen antamaa määräystä voidaan tehostaa uhkasakolla tai uhalla, että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella.

Uhkasakkoa ja teettämisuhkaa koskevassa asiassa sovelletaan, mitä uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

29 §

Muutoksenhaku

Viranomaisen tämän lain nojalla tekemään päätökseen haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Samassa järjestyksessä haetaan muutosta myös alueen pelastustoimen öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman hyväksymistä koskevaan päätökseen.

Muutoksenhaku ei estä 28 §:ssä tarkoitetun päätöksen täytäntöönpanoa, ellei valitusviranomainen toisin määrää.

30 §

Muutoksenhakuoikeuden rajoittaminen

Torjuntaviranomaisen tekemään päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla, jos päätös koskee:

1) 5 §:n 2—4 momentissa tarkoitettua torjuntatöiden johtajan asettamista;

2) 20 §:ssä tarkoitettua kaluston ja henkilöstön ottamista torjuntaviranomaisen käyttöön:

3) 23 §:ssä tarkoitettuja vahingon torjumiseksi ja seurausten rajoittamiseksi tarpeellisia toimia;

4) 24 §:ssä tarkoitettua johtovastuun siirtämistä ja torjuntatoimenpiteiden lopettamista;
5) 25 §:n 1 momentissa tarkoitettuja alusta ja sen lastia koskevia toimenpiteitä;
6) 26 §:n tarkoitettua kansainvälisen virka-avun antamista ja pyytämistä; tai
7) 40 §:ssä tarkoitettua torjuntakemikaalin käyttöä.

7 luku

Viranomaisen tiedonsaanti ja salassapitovelvollisuus

31 §

Torjuntaviranomaisen tiedonsaantioikeus

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus saada salassapitosäännösten estämättä maksutta torjuntatoiminnassa mukana olevalta muulta viranomaiselta torjuntatoimen suunnittelussa tarvittavia, tämän viranomaisen toimintavalmiutta koskevia tietoja sekä henkilöstön valmius-, tunniste- ja yhteystietoja.

Alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:
1) hätäkeskustietojärjestelmästä vahingon hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja;
2) satamalaitoksen tietojärjestelmästä aluksia sekä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
3) kalastusviranomaisilta kalastusalusta, aluksen omistajaa ja haltijaa sekä aluksen toimintaa koskevia tietoja;
4) maistraatin ja Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen vesikulkuneuvorekisteristä venettä sekä veneen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;
5) Liikenteen turvallisuusviraston ja Ahvenanmaan lääninhallituksen alusrekistereistä sekä muista Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämistä rekistereistä alusta sekä sen omistajaa ja haltijaa koskevia tietoja;
6) Liikenneviraston alusliikennepalvelujärjestelmästä alusliikennettä ja VTS- ja AIS-tilannekuvaa koskevia tietoja sekä puolustusvoimilta merialueen valvontaa koskevia tietoja;
7) Tullilaitoksen tietojärjestelmästä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
8) Rajavartiolaitoksen meripelastusrekisteristä hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja; sekä
9) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Maaöljyvahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada salassapitosäännösten estämättä maksutta öljyvahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja seuraavasti:
1) hätäkeskustietojärjestelmästä hätäilmoitusta ja vaaratilannetta koskevia tietoja;
2) Tullilaitoksen tietojärjestelmästä alus- ja tavaraliikennettä koskevia tietoja;
3) vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 130 §:ssä tarkoitetusta Turvatekniikan keskuksen rekisteristä tietoja yrityksen toiminnan laadusta sekä vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden määristä; sekä
4) Maanmittauslaitoksen kiinteistötietojärjestelmästä kiinteistön omistajaa ja haltijaa sekä kiinteistöjaotusta koskevia tietoja.

Tiedot voidaan luovuttaa myös teknisen käyttöyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti.

32 §

Torjuntaviranomaisen oikeus tietojen saamiseen yrityksiltä ja yhteisöiltä

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisella on oikeus vaaratilanteessa saada öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumiseksi tarpeellisia tietoja:
1) öljyn ja muun haitallisen aineen varastoijalta ja jakelijalta yrityksessä käytetyistä tuotteista ja niiden varastoinnista;
2) varustamolta, veneilyalan järjestöltä sekä matka-, rahti-, satama-, telakka- ja pelastuspalveluja tarjoavalta yritykseltä aluksen miehistöstä, matkustajista ja lastista;

3) teollisuus- ja liikeyritykseltä viestintä- ja kuljetusvälineistä, työkoneista ja -välineistä sekä lastaukseen, purkaukseen tai väliaikaiseen varastoimiseen tarvittavista tiloista ja paikoista; sekä

4) muulta vastaavalta taholta, jolla on hallussaan öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjumiseksi, ehkäisemiseksi ja henkilövahinkojen välttämiseksi tarpeellisia tietoja.

33 §

Tietojen saaminen toimenpiderekisteristä

Suomen ympäristökeskuksella ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada pelastuslain 69 §:ssä tarkoitetusta toimenpiderekisteristä tietoja öljyvahinkojen torjunnan suoritteista. Tiedot voidaan tarvittaessa luovuttaa teknisen käyttöyhteyden avulla.

34 §

Salassapitovelvollisuus

Öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjuntaviranomaisen tai virka-apuviranomaisen palveluksessa olevan henkilön taikka torjuntaan osallistuvan muun henkilön vaitiolovelvollisuuteen sovelletaan viranomaisten toiminnan julkisuudesta annettua lakia (621/1999).

Viranomaisen vaitiolovelvollisuus ei kuitenkaan estä torjuntaviranomaista ilmaisemasta sellaista tietoa, jonka ilmaiseminen on yksittäistapauksessa tarpeen hengen tai terveyden suojaamiseksi tai huomattavan ympäristö- tai omaisuusvahingon välttämiseksi.

8 luku

Erinäiset säännökset

35 §

Torjuntakustannusten maksaminen

Öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjumisesta vastaavalla torjuntaviranomaisella on oikeus saada vahingon torjunnasta aiheutuneista kustannuksista korvaus vahingosta vastuulliselta tai hänen vakuutuksenantajaltaan sen mukaisesti kuin ympäristövahinkojen korvaamisesta annetussa laissa (737/1994), merilaissa (674/1994), liikennevakuutuslaissa (279/1959), raideliikennevastuulaissa (113/1999) tai muussa laissa säädetään.

Torjuntaviranomaisen oikeudesta saada korvaus öljyvahinkojen torjuntakustannuksista öljysuojarahastosta säädetään erikseen. Torjuntaviranomaisen oikeudesta saada korvaus kansainvälisestä öljyvahinkojen korvausrahastosta on voimassa, mitä siitä on Suomea sitovasti sovittu.

Öljyvahingon torjunnasta vastaava alueen pelastustoimi, Suomen ympäristökeskus tai kunta maksaa torjuntatoimista aiheutuvat kustannukset kuitenkin siihen saakka, kunnes 1 tai 2 momentissa mainittu korvaus on saatu. Suomen ympäristökeskus maksaa vastaavasti aluskemikaalivahingon torjunnasta aiheutuvat kustannukset.

36 §

Korvaukset torjuntaan osallistumisesta

Öljyvahingon torjunnasta vastaavan alueen pelastustoimen, Suomen ympäristökeskuksen tai kunnan varoista maksetaan kohtuullinen palkkio henkilölle, joka on:

1) 20 §:n perusteella määrätty avustamaan torjuntatyössä; tai

2) torjuntaviranomaisen tehtävään hyväksymänä osallistunut vapaaehtoisena öljyvahingon torjuntaan.

Edellä mainitun torjuntaviranomaisen varoista maksetaan täysi korvaus torjuntatyöhön osallistuneille torjunnasta aiheutuneista ylimääräisistä kustannuksista ja torjuntatyössä kulutettujen tai turmeltuneiden tarvikkeiden, laitteiden, varusteiden ja muiden vastaavien käyttöesineiden arvosta tai arvon vähennyksestä. Torjuntaviranomainen suorittaa korvauksen myös edellä 20 ja 23 §:n mukaan käyttöön otetusta omaisuudesta sekä torjuntatehtävien suorittamisesta ulkopuoliselle mahdollisesti aiheutuneesta vahingosta, siten kuin vahingonkorvauslaissa säädetään.

Edellä 1 ja 2 momentissa mainittujen periaatteiden mukaisesti Suomen ympäristökeskuksen varoista maksetaan aluskemikaalivahingon torjumiseksi annetusta avusta palkkio ja korvataan torjuntatehtävien suorittamisesta ulkopuoliselle mahdollisesti aiheutunut vahinko.

Tässä pykälässä tarkoitettua korvausta ja palkkiota on haettava asianomaiselta torjuntaviranomaiselta kirjallisesti kolmen kuukauden kuluessa korvausperusteen syntymisestä tai 23 §:ssä tarkoitetussa tapauksessa siitä kun vahingonkärsijä on saanut tiedon vahingosta. Korvauksen suorittaminen kulutetuista tai turmeltuneista vaatteista, varusteista ja työvälineistä edellyttää, että vahingosta on viivytyksettä ilmoitettu torjuntatoimen johtajalle.

Torjuntaviranomaisen varoista korvausta saaneen oikeus saada korvausta vahingosta vastuussa olevalta siirtyy torjuntaviranomaiselle siltä osin kuin korvausta on maksettu.

37 §

Torjuntatyössä sattuneen tapaturman korvaaminen

Öljy- tai aluskemikaalivahinkojen torjunnassa sattuneesta tapaturmasta tai siinä saadusta ammattitaudista suoritetaan korvausta valtion varoista samojen perusteiden mukaan kuin työtapaturmasta tai ammattitaudista siltä osin kuin vahingoittuneella ei ole oikeutta vähintään samansuuruiseen korvaukseen muun lain mukaan. Korvaus suoritetaan sille, joka on:

1) 20 §:n perusteella määrätty avustamaan torjuntatoiminnassa; tai

2) torjuntaviranomaisen tehtävään hyväksymänä osallistunut vapaaehtoisena öljy- tai aluskemikaalivahingon torjuntaan.

Asian, joka koskee korvauksen suorittamista tämän pykälän nojalla valtion varoista, käsittelee Valtiokonttori.

Valtiolta korvausta saaneen oikeus saada korvausta vahingosta vastuussa olevalta siirtyy valtiolle siltä osin kuin korvausta on maksettu.

38 §

Pelastustyössä aiheutuneen vahingon korvaaminen

Jos alukselle, sen lastille tai muulle siinä olevalle omaisuudelle on 25 §:ssä tarkoitetussa tapauksessa aiheutettu enemmän vahinkoa kuin mitä pelastustyötä tavanomaisesti suoritettaessa olisi ollut odotettavissa eikä kenenkään muun voida katsoa olevan korvausvelvollinen, korvaa ylimenevän osan valtio.

39 §

Öljytorjuntarikkomus

Joka laiminlyö

1) 12 §:ssä säädetyn suunnitelman laatimisvelvollisuuden;

2) 14, 15 ja 16 §:ssä tarkoitetun suunnitelman laatimisen tai tarvikkeiden ja kaluston hankkimisen tai

3) 17 §:n 2 momentissa säädetyn ilmoittamisvelvollisuuden

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *öljyntorjuntarikkomuksesta* sakkoon.

Se, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla tehostettua velvoitetta, voidaan jättää tuomitsematta samasta teosta rangaistukseen.

40 §

Viittaukset rikoslakiin

Rangaistus vastoin tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tehdystä ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain (39/1889) 48 luvun 1—4 §:ssä.

Rangaistus 34 §:ssä säädetyn salassapitovelvollisuuden rikkomisesta tuomitaan rikoslain 38 luvun 1 tai 2 §:n mukaan, jollei teko

ole rangaistava rikoslain 40 luvun 5 §:n mukaan.

41 §

Torjuntakemikaalin käyttö

Suomen ympäristökeskus voi poikkeustapauksessa päättää merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettujen öljypitoisten aineiden tai mainitun lain 4 luvun 3 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettujen haitallisten nestemäisten aineiden (torjuntakemikaali) käytöstä alusöljy- ja aluskemikaalivahingon torjunnassa.

Suomen ympäristökeskuksen on ennen päätöksen tekemistä varmistuttava, että torjuntakemikaali on kyseisen vahingon torjunnassa huomattavasti muita torjuntamenetelmiä parempi eikä torjuntakemikaalin käytöstä aiheudu ilmeistä vesien pilaantumisen vaaraa eikä muuta haittaa ihmisen terveydelle tai ympäristölle.

42 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Lailla kumotaan maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta 24 päivänä toukokuuta 1974 annettu laki (378/1974) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) kumoamisesta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

6.

Laki

öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan öljysuojarahastosta 30 päivänä joulukuuta 2004 annetun lain (1406/2004) 13 §:n 1 momentin 2 kohta, 17 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentti ja 19 §:n 2 kohta seuraavasti:

13 §

Torjunta- ja ennallistamiskustannukset

Edellä 10 §:ssä tarkoitettuja korvauksen saantiin oikeuttavia öljyvahingon torjunta- ja ennallistamiskustannuksia ovat:

— — — — — — — — — — — — — — —

2) öljyvahinkojen torjuntalain (/20) mukaisesti suoritetuista öljyntorjuntatoimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja vahingot;

— — — — — — — — — — — — — — —

17 §

Korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta

Öljysuojarahastosta korvataan alueen pelastustoimelle öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitetun vahvistetun öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman mukaisesti:

1) torjuntakaluston hankkimisesta aiheutuneet kustannukset; kustannuksiltaan 85 000 euroa ylittävän yksittäisen torjuntakalustohankinnan korvaamisen edellytyksenä on, että öljysuojarahaston hallitus on etukäteen hyväksynyt kyseisen hankinnan;

2) torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneet kustannukset.

— — — — — — — — — — — — — — —

18 §

Harkinnanvarainen korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta

Öljysuojarahastosta voidaan korvata valtiolle öljyvahinkojen torjuntalaissa tarkoitettuja alusöljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia.

— — — — — — — — — — — — — — —

19 §

Harkinnanvaraiset avustukset

Öljysuojarahastosta voidaan myöntää avustuksia:

— — — — — — — — — — — — — — —

2) öljyvahinkojen torjuntalain 16 §:ssä tarkoitetulle sataman, laitoksen tai telakan omistajalle öljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimiseen;

— — — — — — — — — — — — — — —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

7.

Laki

merensuojelulain 2 ja 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun merensuojelulain (1415/1994) 2 §:n 3 momentti ja 13 §:n 3 momentti seuraavasti:

2 §

Soveltamisala

— — — — — — — — — — — — — — —

Tätä lakia ei sovelleta alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen eikä öljyvahingon tai aluskemikaalivahingon torjunnasta aiheutuviin toimenpiteisiin, joista säädetään erikseen merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20) ja öljyvahinkojen torjuntalaissa (/20).

13 §

Tietorekisterit ja tietojen antaminen

— — — — — — — — — — — — — — —

Edellä 7 §:n 3 momentissa tarkoitetussa tilanteessa tapahtuneesta mereen laskemisesta tulee ilmoittaa välittömästi asianomaiselle kansainväliselle järjestölle sekä muutoin menetellä, kuten merenkulun ympäristönsuojelulaissa tai öljyvahinkojen torjuntalaissa säädetään pilaantumistapahtumasta tehtävästä ilmoituksesta.

— — — — — — — — — — — — — — —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

8.

Laki

ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 4 päivänä helmikuuta 2000 annetun ympäristönsuojelulain (86/2000) 2 §:n 2 momentti, 41 §:n 3 momentti, 45 §:n 1 momentti ja 65 §:n 2 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 41 §:n 3 momentti, 45 §:n 1 momentti ja 65 §:n 2 momentti laissa 934/2003, seuraavasti:

2 §

Soveltamisala

— — — — — — — — — — — — — — —

Tätä lakia ei sovelleta toimintaan, josta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20) ellei siinä laissa toisin säädetä, eikä merensuojelulaissa (1415/ 1994) tarkoitettuun toimintaan. Tätä lakia ei myöskään sovelleta säteilystä aiheutuvien haittavaikutusten ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä säädetään ydinenergialaissa (990/1987) tai säteilylaissa (592/1991) eikä vesistön pilaantumisen ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä määrätään Suomen ja Ruotsin välisessä rajajokisopimuksessa (SopS 54/1971).

— — — — — — — — — — — — — — —

41 §

Lupaharkinnan perusteet

— — — — — — — — — — — — — — —

Lupa-asiaa ratkaistaessa on noudatettava, mitä luonnonsuojelulaissa ja sen nojalla säädetään. Sataman jätehuoltosuunnitelmasta säädetään erikseen merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20).

45 §

Jäte- ja jätehuoltomääräykset

Luvassa on annettava lisäksi tarpeelliset määräykset jätteistä ja jätehuollosta jätelain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamiseksi sekä tämän lain 42 §:n 3 momentissa tarkoitetun vakuuden asettamisesta tai muusta vastaavasta järjestelystä. Määräysten täytäntöönpanoon sovelletaan tätä lakia.

— — — — — — — — — — — — — — —

65 §

Tietojärjestelmään merkitseminen

— — — — — — — — — — — — — — —

Satamasta on ilmoitettava ympäristönsuojelun tietojärjestelmään siten kuin siitä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/). Ilmoituksen tulee sisältää jätehuoltosuunnitelma, jota on noudatettava sen jälkeen kun jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty ja satama on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Tietojärjestelmään tehdystä merkinnästä ja ilmoitetusta jätehuoltosuunnitelmasta on lähetettävä tieto kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

— — — — — — — — — — — — — — —

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

_____

9.

Laki

Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan Etelämantereen ympäristönsuojelusta 18 päivänä lokakuuta 1996 annetun lain (28/1998) 6 luvun otsikko ja 31 § seuraavasti:

6 luku

Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen

31 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Etelämanneralueella aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi sovelletaan merenkulun ympäristönsuojelulakia (/20) ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä, jollei tässä luvussa toisin säädetä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

10.

Laki

jätelain 73 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 3 päivänä joulukuuta 1993 annetun jätelain (1072/1993) 73 a §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1063/2004, seuraavasti:

73 a §

Kielto polttaa jätettä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä

— — — — — — — — — — — — — — —

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta jätteen polttamisesta aluksilla säädetään kuitenkin merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20).

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

11.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta 17 päivänä maaliskuuta 1995 annetun lain (370/1995) 2 §:n 1 kohta ja 3 §:n 2 momentti,

sellaisena kuin niistä 2 §:n 1 kohta on laissa 55/2002, seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

1) *alusturvallisuudella* aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä;

— — — — — — — — — — — — — — —

3 §

Muu lainsäädäntö

— — — — — — — — — — — — — — —

Tämän lisäksi aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20).

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

12.

Laki

rikoslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 19 päivänä joulukuuta 1889 annetun rikoslain (39/1889) 1 luvun 1 §:n 2 momentti, 8 luvun 1 §:n 4 momentti ja 48 luvun 10 §,

sellaisina kuin ne ovat, 1 luvun 1 §:n 2 momentti ja 48 luvun 10 § laissa 1067/2004 ja 8 luvun 1 §:n 4 momentti laissa 1161/2005, seuraavasti:

1 luku

Suomen rikosoikeuden soveltamisalasta

1 §

Suomessa tehty rikos

— — — — — — — — — — — — — — —

Suomen lain soveltamisesta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen säädetään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) ja merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20).

8 luku

Vanhentumisesta

1 §

Syyteoikeuden vanhentuminen

— — — — — — — — — — — — — — —

Virkarikosten vanhentumisaika on kuitenkin vähintään viisi vuotta. Ympäristön turmelemisen, luonnonsuojelurikoksen ja rakennussuojelurikoksen vanhentumisaika on kymmenen vuotta. Merenkulun ympäristönsuojelulain (/20) 13 luvun 3 §:ssä tarkoitetun, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisaika on kolme vuotta. Ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn kalastusrikoksen lyhin vanhentumisaika on kolme vuotta.

— — — — — — — — — — — — — — —

48 luku

Ympäristörikoksista

10 §

Ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehty ympäristörikos

Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä tarkoitetusta, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä, tämän luvun 1—4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta saa tuomita vain sakkoa.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

13.

Laki

tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa 5 päivänä maaliskuuta 1965 annetun lain (148/1965) 1 §, sellaisena kuin se on laissa 1065/2004, seuraavasti:

1 §

Suomen aluemerellä rauhanomaisessa kauttakulussa olevassa ulkomaisessa kauppa-aluksessa, joka on lähtenyt ulkomaisesta satamasta, Suomen viranomaiset eivät saa toimittaa tutkintaa tai käyttää pakkokeinoja sellaisen rikoksen johdosta, joka on tehty ennen aluksen saapumista Suomen aluemerelle, ellei alus poikkea Suomen sisäisille aluevesille taikka kysymyksessä ole Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) tai merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20) tarkoitettu, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehty rikos.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

14.

Laki

Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 3 ja 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan Suomen talousvyöhykkeestä 26 päivänä marraskuuta 2004 annetun lain (1058/2004) 3 §:n 2 momentti ja 21 § seuraavasti:

3 §

Ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen sovellettava lainsäädäntö

— — — — — — — — — — — — — — —

Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä talousvyöhykkeellä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20) ja öljyvahinkojen sekä aluskemikaalivahinkojen torjuntaa koskevista toimenpiteistä talousvyöhykkeellä säädetään öljyvahinkojen torjuntalaissa (/20). Lisäksi talousvyöhykkeellä sovelletaan jätelakia (1072/1993) siten kuin siitä erikseen säädetään.

21 §

Rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttäminen

Tässä laissa tarkoitettujen talousvyöhykkeellä tehtyjen rikosten perusteella saadaan käyttää pakkokeinoja sen mukaan kuin pakkokeinolaissa (450/1987) säädetään. Kun tutkitaan merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä tarkoitettua ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyä tekoa, pakkokeinojen käyttämisen edellytyksiin sovelletaan, mitä merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 5 §:ssä säädetään.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———————

15.

Laki

pelastuslain 1 ja 69 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 13 päivänä kesäkuuta 2003 annetun pelastuslain (468/2003) 1 § 3 momentti ja 69 §:n 3 momentti,

sellaisena kuin niistä on 69 §:n 3 momentti laissa 950/2005, seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

— — — — — — — — — — — — — — —

Lisäksi sovelletaan, mitä on säädetty öljyvahinkojen torjuntalaissa (/20), meripelastuslaissa (1145/2001), merilaissa (674/1994), ilmailulaissa (1242/2005) tai muussa laissa pelastustoimen tehtävistä.

— — — — — — — — — — — — — — —

69 §

Toimenpiderekisteri

— — — — — — — — — — — — — — —

Rekisterissä olevat tiedot saadaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä pelastustoimintaa tai valvontaa varten hätäkeskuslaitokselle, pelastusviranomaiselle, Kuluttajaviraston ja turvatekniikan keskukselle, öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjuntaa ja siihen varautumista varten Suomen ympäristökeskukselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille sekä onnettomuustutkintaa tai tieteellistä tutkimusta varten muillekin viranomaisille tai tutkimuslaitoksille tarvittaessa myös teknisen käyttöyhteyden avulla. Pelastusopisto saa käyttää rekisterissä olevia tietoja tilastojen laatimista varten. Toimenpiderekisteristä saadaan muodostaa tilastoja, joista henkilöiden yksilöinti ei ole mahdollista. Muutoin tietojen luovuttamisesta on voimassa, mitä siitä säädetään laissa viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

— — — — — — — — — — — — — — —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

16.

Laki

meripelastuslain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 30 päivänä marraskuuta 2001 annetun meripelastuslain (1145/2001) 4 §:n 2 momentin 8 kohta seuraavasti:

4 §

Muut meripelastusviranomaiset

— — — — — — — — — — — — — — — —

Muiden meripelastusviranomaisten tehtävät meripelastustoimessa ovat seuraavat:

— — — — — — — — — — — — — — — —

8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin öljyvahinkojen torjunnasta annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.

— — — — — — — — — — — — — — — —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

17.

Laki

puolustusvoimista annetun lain 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan puolustusvoimista 11 päivänä toukokuuta 2007 annetun lain (551/2007) 11 § seuraavasti:

11 §

Virka-apu yhteiskunnan turvaamiseksi

Puolustusvoimat voi antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi siten kuin öljyvahinkojen torjuntalaissa (/20) tai muussa laissa säädetään.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

Helsingissä 13 päivänä marraskuuta 2009

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Liikenneministeri *Anu Vehviläinen*

Liite
Rinnakkaisteksti

6.

Laki

öljysuojarahastosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan öljysuojarahastosta 30 päivänä joulukuuta 2004 annetun lain (1406/2004) 13 §:n 1 momentin 2 kohta, 17 §:n 1 momentti, 18 §:n 1 momentti ja 19 §:n 2 kohta, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
13 §	13 §
Torjunta- ja ennallistamiskustannukset	*Torjunta- ja ennallistamiskustannukset*
Edellä 10 §:ssä tarkoitettuja korvauksen saantiin oikeuttavia öljyvahingon torjunta- ja ennallistamiskustannuksia ovat:	Edellä 10 §:ssä tarkoitettuja korvauksen saantiin oikeuttavia öljyvahingon torjunta- ja ennallistamiskustannuksia ovat:
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
2) aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) tai maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetun lain (378/1974) mukaisesti suoritetuista torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja vahingot;	2) *öljyvahinkojen torjuntalain* (/20) mukaisesti suoritetuista *öljyn*torjuntatoimenpiteistä aiheutuneet kustannukset ja vahingot;
— — — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — — —
17 §	17 §
Korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta	*Korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta*
Öljysuojarahastosta korvataan alueen pelastustoimelle aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa tai maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa tarkoitetun vahvistetun öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman mukaisesti:	Öljysuojarahastosta korvataan alueen pelastustoimelle *öljyvahinkojen torjuntalaissa* tarkoitetun vahvistetun öljyvahinkojen torjuntasuunnitelman mukaisesti:
1) torjuntakaluston hankkimisesta aiheutuneet kustannukset; kustannuksiltaan 85 000 euroa ylittävän yksittäisen kalustohankinnan korvaamisen edellytyksenä on, että öljysuojarahaston hallitus on etukäteen hyväksynyt kyseisen hankinnan;	1) torjuntakaluston hankkimisesta aiheutuneet kustannukset; kustannuksiltaan 85 000 euroa ylittävän yksittäisen torjuntakalustohankinnan korvaamisen edellytyksenä on, että öljysuojarahaston hallitus on etukäteen hyväksynyt kyseisen hankinnan;
2) torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutu-	2) torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutu-

Voimassa oleva laki

neet kustannukset.

— — — — — — — — — — — — — — —

18 §

Harkinnanvarainen korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta

Öljysuojarahastosta voidaan korvata valtiolle aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa tarkoitettuja alusöljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia.

— — — — — — — — — — — — — — —

19 §

Harkinnanvaraiset avustukset

Öljysuojarahastosta voidaan myöntää avustuksia:

— — — — — — — — — — — — — — —

2) aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 14 §:ssä tarkoitetulle sataman, laitoksen tai telakan omistajalle öljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimiseen;

— — — — — — — — — — — — — — —

Ehdotus

neet kustannukset.

— — — — — — — — — — — — — — —

18 §

Harkinnanvarainen korvaus torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta

Öljysuojarahastosta voidaan korvata valtiolle *öljyvahinkojen torjuntalaissa* tarkoitettuja alusöljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimisesta ja torjuntavalmiuden ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia.

— — — — — — — — — — — — — — —

19 §

Harkinnanvaraiset avustukset

Öljysuojarahastosta voidaan myöntää avustuksia:

— — — — — — — — — — — — — — —

2) *öljyvahinkojen torjuntalain 16 §:ssä* tarkoitetulle sataman, laitoksen tai telakan omistajalle öljyvahinkojen torjuntakaluston hankkimiseen;

— — — — — — — — — — — — — — —

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

_____

7.

Laki

merensuojelulain 2 ja 13 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun merensuojelulain (1415/1994) 2 §:n 3 momentti ja 13 §:n 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
2 §	2 §
Soveltamisala	*Soveltamisala*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Tätä lakia ei sovelleta alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemiseen eikä öljyvahingon torjunnasta aiheutuviin toimenpiteisiin, joista säädetään erikseen aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/79).	Tätä lakia ei sovelleta alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan *ympäristön* pilaantumisen ehkäisemiseen eikä öljyvahingon *tai aluskemikaalivahingon* torjunnasta aiheutuviin toimenpiteisiin, joista säädetään erikseen *merenkulun ympäristönsuojelulaissa* (/20) *ja öljyvahinkojen torjuntalaissa* (/20).
13 §	13 §
Tietorekisterit ja tietojen antaminen	*Tietorekisterit ja tietojen antaminen*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Edellä 7 §:n 3 momentissa tarkoitetussa tilanteessa tapahtuneesta mereen laskemisesta tulee ilmoittaa välittömästi asianomaiselle kansainväliselle järjestölle sekä muutoin menetellä, kuten aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa säädetään pilaantumistapahtumasta tehtävästä ilmoituksesta.	Edellä 7 §:n 3 momentissa tarkoitetussa tilanteessa tapahtuneesta mereen laskemisesta tulee ilmoittaa välittömästi asianomaiselle kansainväliselle järjestölle sekä muutoin menetellä, kuten *merenkulun ympäristönsuojelulaissa tai öljyvahinkojen torjuntalaissa* säädetään pilaantumistapahtumasta tehtävästä ilmoituksesta.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
	_____
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
	Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.
	_____

8.

Laki

ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 4 päivänä helmikuuta 2000 annetun ympäristönsuojelulain (86/2000) 2 §:n 2 momentti, 41 §:n 3 momentti, 45 §:n 1 momentti ja 65 §:n 2 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 41 §:n 3 momentti, 45 §:n 1 momentti ja 65 §:n 2 momentti laissa 934/2003, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
2 §	2 §
Soveltamisala	*Soveltamisala*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Tätä lakia ei sovelleta toimintaan, josta säädetään aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979), eikä merensuojelulaissa (1415/1994) tarkoitettuun toimintaan. Tätä lakia ei myöskään sovelleta säteilystä aiheutuvien haittavaikutusten ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä säädetään ydinenergialaissa (990/1987) tai säteilylaissa (592/1991) eikä vesistön pilaantumisen ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä määrätään Suomen ja Ruotsin välisessä rajajokisopimuksessa (SopS 54/1971).	Tätä lakia ei sovelleta toimintaan, josta säädetään *merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20) ellei siinä laissa toisin säädetä,* eikä merensuojelulaissa (1415/ 1994) tarkoitettuun toimintaan. Tätä lakia ei myöskään sovelleta säteilystä aiheutuvien haittavaikutusten ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä säädetään ydinenergialaissa (990/1987) tai säteilylaissa (592/1991) eikä vesistön pilaantumisen ehkäisemiseen siltä osin kuin siitä määrätään Suomen ja Ruotsin välisessä rajajokisopimuksessa (SopS 54/1971).
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
41 §	41 §
Lupaharkinnan perusteet	*Lupaharkinnan perusteet*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Lupa-asiaa ratkaistaessa on lisäksi nouda-	Lupa-asiaa ratkaistaessa on noudatettava,

Voimassa oleva laki

tettava, mitä luonnonsuojelulaissa ja sen nojalla säädetään.

45 §

Jäte- ja jätehuoltomääräykset

Luvassa on annettava lisäksi tarpeelliset määräykset jätteistä ja jätehuollosta jätelain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamiseksi sekä tämän lain 42 §:n 3 momentissa tarkoitetun vakuuden asettamisesta tai muusta vastaavasta järjestelystä. *Satamaa koskevassa ympäristöluvassa on annettava tarpeelliset määräykset jätehuoltosuunnitelmasta.* Määräysten täytäntöönpanoon sovelletaan tätä lakia.

— — — — — — — — — — — — — —

65 §

Tietojärjestelmään merkitseminen

— — — — — — — — — — — — — —

Satamasta on ilmoitettava ympäristönsuojelun tietojärjestelmään siten kuin siitä säädetään aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa. Ilmoituksen tulee sisältää jätehuoltosuunnitelma, jota on noudatettava sen jälkeen kun satama on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Tietojärjestelmään tehdystä merkinnästä ja ilmoitetusta jätehuoltosuunnitelmasta on lähetettävä tieto kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

— — — — — — — — — — — — — —

Ehdotus

mitä luonnonsuojelulaissa ja sen nojalla säädetään. *Sataman jätehuoltosuunnitelmasta säädetään erikseen merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/2009).*

45 §

Jäte- ja jätehuoltomääräykset

Luvassa on annettava lisäksi tarpeelliset määräykset jätteistä ja jätehuollosta jätelain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamiseksi sekä tämän lain 42 §:n 3 momentissa tarkoitetun vakuuden asettamisesta tai muusta vastaavasta järjestelystä. Määräysten täytäntöönpanoon sovelletaan tätä lakia.

— — — — — — — — — — — — — —

65 §

Tietojärjestelmään merkitseminen

— — — — — — — — — — — — — —

Satamasta on ilmoitettava ympäristönsuojelun tietojärjestelmään siten kuin siitä säädetään *merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/).* Ilmoituksen tulee sisältää jätehuoltosuunnitelma, jota on noudatettava sen jälkeen kun jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty ja satama on merkitty ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Tietojärjestelmään tehdystä merkinnästä ja ilmoitetusta jätehuoltosuunnitelmasta on lähetettävä tieto kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle.

— — — — — — — — — — — — — —

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

9.

Laki

Etelämantereen ympäristönsuojelusta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Etelämantereen ympäristönsuojelusta 18 päivänä lokakuuta 1996 annetun lain (28/1998) 6 luvun otsikko ja 31 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
6 luku	6 luku
Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäiseminen	**Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen**
31 §	31 §
Suhde muuhun lainsäädäntöön	*Suhde muuhun lainsäädäntöön*
Etelämanneralueella aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi sovelletaan aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettua lakia (300/79) ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä, jollei tässä luvussa toisin säädetä.	Etelämanneralueella aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi sovelletaan *merenkulun ympäristönsuojelulakia (/20)* ja sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä, jollei tässä luvussa toisin säädetä.

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

_____

10.

Laki

jätelain 73 a §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 3 päivänä joulukuuta 1993 annetun jätelain (1072/1993) 73 a §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1063/2004, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
73 a §	73 a §
Kielto polttaa jätettä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä	*Kielto polttaa jätettä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä*
Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta jätteen polttamisesta aluksilla säädetään kuitenkin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979).	Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvasta jätteen polttamisesta aluksilla säädetään kuitenkin *merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20).*
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
	Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

11.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 2 ja 3 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta 17 päivänä maaliskuuta 1995 annetun lain (370/1995) 2 §:n 1 kohta ja 3 §:n 2 momentti,

sellaisena kuin niistä 2 §:n 1 kohta on laissa 55/2002, 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:
1) alusturvallisuudella aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemistä;	1) alusturvallisuudella aluksen merikelpoisuutta, aluksen turvallista käyttöä ja turvalliseen käyttöön liittyviä johtamisjärjestelyjä, laivanisännän turvallisuusjohtamisjärjestelmää sekä aluksista aiheutuvan *ympäristön* pilaantumisen ehkäisemistä;
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
3 §	3 §
Muu lainsäädäntö	*Muu lainsäädäntö*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Tämän lain lisäksi aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta säädetään aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/79).	Tämän lisäksi aluksista aiheutuvan *ympäristön* pilaantumisen ehkäisemisestä annettujen säännösten ja määräysten valvonnasta säädetään *merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20).*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

_____

12.

Laki

rikoslain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 19 päivänä joulukuuta 1889 annetun rikoslain (39/1889) 1 luvun 1 §:n 2 momentti, 8 luvun 1 §:n 4 momentti ja 48 luvun 10 §,

sellaisina kuin ne ovat, 1 luvun 1 §:n 2 momentti ja 48 luvun 10 § laissa 1067/2004 ja 8 luvun 1 §:n 4 momentti laissa 1161/2005, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 luku	1 luku
Suomen rikosoikeuden soveltamisalasta	**Suomen rikosoikeuden soveltamisalasta**
1 §	1 §
Suomessa tehty rikos	*Suomessa tehty rikos*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Suomen lain soveltamisesta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen säädetään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) ja aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979).	Suomen lain soveltamisesta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyyn rikokseen säädetään Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) ja *merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20).*
8 luku	8 luku
Vanhentumisesta	**Vanhentumisesta**
1 §	1 §
Syyteoikeuden vanhentuminen	*Syyteoikeuden vanhentuminen*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Virkarikosten vanhentumisaika on kuitenkin vähintään viisi vuotta. Ympäristön turmelemisen, luonnonsuojelurikoksen ja rakennussuojelurikoksen vanhentumisaika on kymmenen vuotta. Aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) 28 §:ssä tarkoitetun, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisaika on kolme vuotta. Ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn	Virkarikosten vanhentumisaika on kuitenkin vähintään viisi vuotta. Ympäristön turmelemisen, luonnonsuojelurikoksen ja rakennussuojelurikoksen vanhentumisaika on kymmenen vuotta. *Merenkulun ympäristönsuojelulain (/20) 13 luvun 3 §:ssä* tarkoitetun, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn ympäristön turmelemisen, törkeän ympäristön turmelemisen, ympäristörikkomuksen ja tuottamuksellisen ympäristön turmelemisen vanhentumisaika on kolme vuotta. Ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdyn kalastusri-

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
kalastusrikoksen lyhin vanhentumisaika on kolme vuotta.	koksen lyhin vanhentumisaika on kolme vuotta.
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
48 luku	48 luku
Ympäristörikoksista	**Ympäristörikoksista**
10 §	10 §
Ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehty ympäristörikos	*Ulkomaiselta alukselta talousvyöhykkeellä tehty ympäristörikos*
Aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 28 §:n 1 momentissa tarkoitetusta, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä, tämän luvun 1—4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta saa tuomita vain sakkoa.	*Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä* tarkoitetusta, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehdystä, tämän luvun 1—4 §:ssä rangaistavaksi säädetystä teosta saa tuomita vain sakkoa.
	————
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
	Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.
	————

13.

Laki

tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tutkinnan toimittamisesta ja pakkokeinojen käyttämisestä ulkomaisessa kauppa-aluksessa rikoksen johdosta eräissä tapauksissa 5 päivänä maaliskuuta 1965 annetun lain (148/1965) 1 §, sellaisena kuin se on laissa 1065/2004, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

1 §

Suomen aluemerellä rauhanomaisessa kauttakulussa olevassa ulkomaisessa kauppa-aluksessa, joka on lähtenyt ulkomaisesta satamasta, Suomen viranomaiset eivät saa toimittaa tutkintaa tai käyttää pakkokeinoja sellaisen rikoksen johdosta, joka on tehty ennen aluksen saapumista Suomen aluemerelle, ellei alus poikkea Suomen sisäisille aluevesille taikka kysymyksessä ole Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) tai aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979) tarkoitettu, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehty rikos.

Ehdotus

1 §

Suomen aluemerellä rauhanomaisessa kauttakulussa olevassa ulkomaisessa kauppa-aluksessa, joka on lähtenyt ulkomaisesta satamasta, Suomen viranomaiset eivät saa toimittaa tutkintaa tai käyttää pakkokeinoja sellaisen rikoksen johdosta, joka on tehty ennen aluksen saapumista Suomen aluemerelle, ellei alus poikkea Suomen sisäisille aluevesille taikka kysymyksessä ole Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) tai *merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20)* tarkoitettu, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehty rikos.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

14.

Laki

Suomen talousvyöhykkeestä annetun lain 3 ja 21 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan Suomen talousvyöhykkeestä 26 päivänä marraskuuta 2004 annetun lain (1058/2004) 3 §:n 2 momentti ja 21 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
3 §	3 §
Ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen sovellettava lainsäädäntö	*Ympäristönsuojeluun ja vesirakentamiseen sovellettava lainsäädäntö*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä ja öljyvahinkojen torjuntaa koskevista toimenpiteistä talousvyöhykkeellä säädetään aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979). Lisäksi talousvyöhykkeellä sovelletaan jätelakia (1072/1993) siten kuin siitä erikseen säädetään.	Alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä talousvyöhykkeellä säädetään *merenkulun ympäristönsuojelulaissa (/20)* ja öljyvahinkojen *sekä aluskemikaalivahinkojen* torjuntaa koskevista toimenpiteistä talousvyöhykkeellä säädetään *öljyvahinkojen torjuntalaissa (/20).* Lisäksi talousvyöhykkeellä sovelletaan jätelakia (1072/1993) siten kuin siitä erikseen säädetään.
21 §	21 §
Rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttäminen	*Rikosprosessuaalisten pakkokeinojen käyttäminen*
Tässä laissa tarkoitettujen talousvyöhykkeellä tehtyjen rikosten perusteella saadaan käyttää pakkokeinoja sen mukaan kuin pakkokeinolaissa (450/1987) säädetään. Pakkokeinojen käyttämisen edellytyksiä tutkittaessa aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua, ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyä tekoa säädetään mainitun lain 28 b §:ssä.	Tässä laissa tarkoitettujen talousvyöhykkeellä tehtyjen rikosten perusteella saadaan käyttää pakkokeinoja sen mukaan kuin pakkokeinolaissa (450/1987) säädetään. *Kun tutkitaan merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä tarkoitettua ulkomaiselta alukselta Suomen talousvyöhykkeellä tehtyä tekoa, pakkokeinojen käyttämisen edellytyksiin sovelletaan, mitä merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 5 §:ssä säädetään.*

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

15.

Laki

pelastuslain 1 ja 69 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 13 päivänä kesäkuuta 2003 annetun pelastuslain (468/2003) 1 § 3 momentti ja 69 §:n 3 momentti,

sellaisena kuin niistä on 69 §:n 3 momentti laissa 950/2005, seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 §	1 §
Lain soveltamisala	*Lain soveltamisala*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Lisäksi sovelletaan, mitä on säädetty aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979), maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa (378/1974), meripelastuslaissa (1145/2001), merilaissa (674/1994), ilmailulaissa (281/1995) tai muussa laissa pelastustoimen tehtävistä.	Lisäksi sovelletaan, mitä on säädetty *öljyvahinkojen torjuntalaissa (/20),* meripelastuslaissa (1145/2001), merilaissa (674/1994), ilmailulaissa (1242/2005) tai muussa laissa pelastustoimen tehtävistä.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
69 §	69 §
Toimenpiderekisteri	*Toimenpiderekisteri*
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
Rekisterissä olevat tiedot saadaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä pelastustoimintaa tai valvontaa varten hätäkeskuslaitokselle, pelastusviranomaiselle, Kuluttajavirastolle ja turvatekniikan keskukselle sekä onnettomuustutkintaa tai tieteellistä tutkimusta varten muillekin viranomaisille tai tutkimuslaitoksille tarvittaessa myös teknisen käyttöyhteyden avulla. Pelastusopisto saa käyttää rekisterissä olevia tietoja tilastojen laatimista varten. Toimenpiderekisteristä saadaan muodostaa tilastoja, joista henkilöiden yksilöinti ei ole mahdollista. Muutoin tietojen luovuttamisesta on voimassa, mitä siitä säädetään laissa viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).	Rekisterissä olevat tiedot saadaan luovuttaa salassapitosäännösten estämättä pelastustoimintaa tai valvontaa varten hätäkeskuslaitokselle, pelastusviranomaiselle, Kuluttajavirastolle ja turvatekniikan keskukselle, *öljyvahingon ja aluskemikaalivahingon torjuntaa ja siihen varautumista varten Suomen ympäristökeskukselle ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille* sekä onnettomuustutkintaa tai tieteellistä tutkimusta varten muillekin viranomaisille tai tutkimuslaitoksille tarvittaessa myös teknisen käyttöyhteyden avulla. Pelastusopisto saa käyttää rekisterissä olevia tietoja tilastojen laatimista varten. Toimenpiderekisteristä saadaan muodostaa tilastoja, joista henkilöiden yksilöinti ei ole

Voimassa oleva laki *Ehdotus*

mahdollista. Muutoin tietojen luovuttamisesta on voimassa, mitä siitä säädetään laissa viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

— — — —

16.

Laki

meripelastuslain 4 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 30 päivänä marraskuuta 2001 annetun meripelastuslain (1145/2001) 4 §:n 2 momentin 8 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
4 §	4 §
Muut meripelastusviranomaiset	*Muut meripelastusviranomaiset*
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
Muiden meripelastusviranomaisten tehtävät meripelastustoimessa ovat:	Muiden meripelastusviranomaisten tehtävät meripelastustoimessa ovat:
— — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — —
8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin aluksista aiheutuvan vesien pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.	8) ympäristöviranomaiset vastaavat aluksista aiheutuvien alusöljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan järjestämisestä merionnettomuuksien yhteydessä yhdessä muiden viranomaisten kanssa sen mukaan kuin *öljyvahinkojen torjunnasta* annetussa lainsäädännössä tarkemmin säädetään sekä antavat rajavartiolaitoksen käyttöön toimialaansa kuuluvaa asiantuntemusta.
	— — — — — — — — — — — — — — —
	_____
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
	Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.
	_____

17.

Laki

puolustusvoimista annetun lain 11 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan puolustusvoimista 11 päivänä toukokuuta 2007 annetun lain (551/2007) 11 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
11 §	11 §
Virka-apu yhteiskunnan turvaamiseksi	*Virka-apu yhteiskunnan turvaamiseksi*
Puolustusvoimat voi antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi siten kuin maa-alueilla tapahtuvien öljyvahinkojen torjumisesta annetussa laissa (378/1974), aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetussa laissa (300/1979) tai muussa laissa säädetään.	Puolustusvoimat voi antaa virka-apua yhteiskunnan turvaamiseksi siten kuin *öljyvahinkojen torjuntalaissa (/20)* tai muussa laissa säädetään.

———

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

———

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN LIITTYVÄN VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJAN LIITTEESEEN

(MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu I liite)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Revised Annex I of MARPOL 73/78)

LIITE

1 LUKU – YLEISTÄ

1 sääntö

Määritelmät

Tässä liitteessä:

1 *Öljy* tarkoittaa mineraaliöljyä sen kaikissa muodoissa, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, liete, jäteöljy sekä jalostetut tuotteet (muut kuin mineraaliöljyyn pohjautuvat kemikaalit, joita tämän yleissopimuksen II liitteen määräykset koskevat) ja, rajoittamatta edellä olevan yleisyyttä, käsittää aineet, jotka on lueteltu tämän liitteen I lisäyksessä.

2 *Raakaöljy* tarkoittaa kaikenlaista luonnossa maaperässä esiintyvää öljypitoista nestemäistä seosta, joka on joko käsitelty sopivaksi kuljetukseen tai jätetty käsittelemättä ja joka sisältää:

.1 raakaöljyä, josta tiettyjä tislausosia voi olla poistettu; ja

.2 raakaöljyä, johon tiettyjä tislausosia voi olla lisätty.

3 *Öljypitoinen* seos tarkoittaa seosta, jolla on mikä tahansa öljypitoisuus.

4 *Öljypolttoaine* tarkoittaa kaikkia niitä öljyjä, joita käytetään polttoaineena sen aluksen käyttö ja apukoneiston yhteydessä, jossa näitä öljyjä kuljetetaan.

5 *Öljysäiliöalus* tarkoittaa alusta, joka on rakennettu tai muutettu sellaiseksi, että se pääasiassa kuljettaa öljyä irtolastina lastitiloissaan, ja käsittää yhdistelmäalukset, tämän yleissopimuksen II liitteessä määritellyt ”NLS-säiliöalukset” sekä SOLAS 74:n, sellaisena kuin se on muutettuna, II-I luvun 3 säännön 20 kappaleessa määritellyt kaasualukset niiden kuljettaessa irtolastina tai osairtolastina öljyä.

6 *Raakaöljysäiliöalus* tarkoittaa öljysäiliöalusta, jota käytetään raakaöljyn kuljettamiseen.

7 Tuotesäiliöalus tarkoittaa öljysäiliöalusta, jota käytetään muun öljyn kuin raakaöljyn kuljettamiseen.

8 *Yhdistelmäalus* tarkoittaa alusta, joka on suunniteltu kuljettamaan joko öljyä tai kiinteitä lasteja irtolastina.

ANNEX

CHAPTER 1 – GENERAL

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Oil* means petroleum in any form including crude oil, fuel oil, sludge, oil refuse and refined products (other than those petrochemicals which are subject to the provisions of Annex II of the present Convention) and, without limiting the generality of the foregoing, includes the substances listed in appendix I to this Annex.

2 *Crude oil* means any liquid hydrocarbon mixture occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:

.1 crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and

.2 crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

3 *Oily mixture* means a mixture with any oil content.

4 *Oil fuel* means any oil used as fuel in connection with the propulsion and auxiliary machinery of the ship in which such oil is carried.

5 *Oil tanker* means a ship constructed or adapted primarily to carry oil in bulk in its cargo spaces and includes combination carriers, any "NLS tanker" as defined in Annex II of the present Convention and any gas carrier as defined in regulation 3.20 of chapter II-1 of SOLAS 74 (as amended), when carrying a cargo or part cargo of oil in bulk.

6 *Crude oil tanker* means an oil tanker engaged in the trade of carrying crude oil.

7 *Product carrier* means an oil tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil.

8 *Combination carrier* means a ship designed to carry either oil or solid cargoes in bulk.

9 Merkittävä muutos:
.1 tarkoittaa aluksen muutosta:
.1 joka oleellisesti muuttaa aluksen mittoja tai lastinottokykyä; tai
.2 joka muuttaa aluksen tyyppiä; tai
.3 jonka tarkoituksena on hallinnon mielestä oleellisesti pidentää aluksen ikää; tai

.4 joka muutoin niin muuttaa alusta, että jos se olisi uusi alus, sitä koskisivat tietyt tämän pöytäkirjan määräykset, jotka eivät siihen vanhana aluksena sovellu.

2 Tämän määritelmän määräyksistä huolimatta:
.1 sellaisen viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutetun, 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa määritellyn öljysäiliöaluksen, jonka kuollutpaino on vähintään 20 000 tonnia, muuttamista tämän liitteen 18 säännön vaatimukset täyttäväksi, ei katsota tässä liitteessä tarkoitetuksi merkittäväksi muutokseksi; ja
.2 ennen 6 päivänä heinäkuuta 1996 luovutetun, 1 säännön 28 kappaleen 5 kohdassa määritellyn öljysäiliöaluksen muuttamista tämän liitteen 19 tai 20 säännön vaatimukset täyttäväksi ei katsota tässä liitteessä tarkoitetuksi merkittäväksi muutokseksi.

10 *Lähin maa.* Käsite ”etäämpänä lähimmästä maasta” tarkoittaa luettuna perustasosta, josta kyseessä olevan alueen aluemeri lasketaan kansainvälisen oikeuden mukaisesti, kuitenkin niin, että kun kysymys on Australian koillisrannikosta, tämän yleissopimuksen sanonta ”etäämpänä lähimmästä maasta” tarkoittaa: siitä viivasta, joka kulkee pisteestä 11° eteläistä leveyttä ja 142°08' itäistä pituutta, jatkuen

siitä pisteeseen 10°35' eteläistä leveyttä ja 141°55' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 10°00' eteläistä leveyttä ja 142°00' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 9°10' eteläistä leveyttä ja 143°52' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 9°00' eteläistä leveyttä ja 144°30' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 10°41' eteläistä leveyttä ja 145°00' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 13°00' eteläistä leveyttä ja 145°00' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 15°00' eteläistä leveyttä ja 146°00' itäistä pituutta,

9 Major conversion:
.1 means a conversion of a ship:
.1 which substantially alters the dimensions or carrying capacity 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 its life; 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.

2 Notwithstanding the provisions of this definition:
.1 conversion of an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, to meet the requirements of regulation 18 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex; and
.2 conversion of an oil tanker delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5, to meet the requirements of regulation 19 or 20 of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.

10 *Nearest land*. The term *from the nearest land* means from the baseline from which the territorial sea of the territory in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention "from the nearest land" off the north-eastern coast of Australia shall mean from a line drawn from a point on the coast of Australia in:
latitude 11°00' S, longitude 142°08' E

to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,
thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,
thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,
thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,
thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 13°00' S, longitude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,

siitä pisteeseen 17°30' eteläistä leveyttä ja 147°00' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 21°00' eteläistä leveyttä ja 152°55' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 24°30' eteläistä leveyttä ja 154°00' itäistä pituutta ja
siitä Australian rannikon pisteeseen 24°42' eteläistä leveyttä ja 153°15' itäistä pituutta.

thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

11 *Erityisalue tarkoittaa merialuetta* jossa, tunnustetuista teknisistä syistä, liittyen sen meritieteelliseen ja ekologiseen tilaan sekä liikenteen erikoiseen luonteeseen, erityisten pakollisten menetelmien käyttöönotto on tarpeen öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemiseksi.

Tässä liitteessä erityisalueet määritellään seuraavasti:

.1 *Välimeren alue* tarkoittaa varsinaista Välimerta siinä olevat lahdet ja meret mukaan luettuina. Rajan Välimeren ja Mustan meren välillä muodostaa leveyspiiri 41° pohjoista leveyttä, ja Välimeri rajoittuu lännessä Gibraltarin salmiin pituuspiirillä 5°36' läntistä pituutta;

.2 *Itämeren alue* tarkoittaa varsinaista Itämerta sekä Pohjanlahtea, Suomenlahtea ja Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveyspiiri 57°44,8' pohjoista leveyttä Skagerrakissa;

.3 *Mustanmeren alue* tarkoittaa varsinaista Mustaamerta, rajan Välimeren ja Mustanmeren välillä muodostaa leveyspiiri 41° pohjoista leveyttä;

.4 *Punaisenmeren alue* tarkoittaa varsinaista Punaistamerta mukaan luettuina Suezin ja Aqaban lahdet, joita rajoittaa etelässä Ras si Anen (12°28,5' pohjoista leveyttä ja 43°19,6' itäistä pituutta) ja Husn Muradin (12°40,4' pohjoista leveyttä ja 43°30,2' itäistä pituutta) välinen loksodromi;

.5 *Lahden alue* tarkoittaa merialuetta, joka sijaitsee luoteeseen Ras al Haddin (22°30' pohjoista leveyttä ja 59°48' itäistä pituutta) ja Ras al Fastehin (25°04' pohjoista leveyttä ja 61°25' itäistä pituutta) välisestä loksodromista;

.6 *Adeninlahti* tarkoittaa Punaisenmeren ja Arabianmeren välistä Adeninlahden osaa, jonka läntisenä rajana on Ras si Anen (12°28,5 pohjoista leveyttä ja 43°19,6’ itäistä pituutta) ja Husn Muradin (12°40,4’ pohjoista leveyttä ja 43°30,2’ itäistä pituutta) välinen

11 *Special area* means a sea area where for recognized technical reasons in relation to its oceanographical and ecological condition and to the particular character of its traffic the adoption of special mandatory methods for the prevention of sea pollution by oil is required.

For the purposes of this Annex, the special areas are defined as follows:

.1 *the Mediterranean Sea area* means the Mediterranean Sea proper including the gulfs and seas therein with the boundary between the Mediterranean and the Black Sea constituted by the 41° N parallel and bounded to the west by the Straits of Gibraltar at the meridian of 005°36' W;

.2 *the Baltic Sea area* means the Baltic Sea proper with the Gulf of Bothnia, the Gulf of Finland and the entrance to the Baltic Sea bounded by the parallel of the Skaw in the Skagerrak at 57°44.8' N;

.3 *the Black Sea area* means the Black Sea proper with the boundary between the Mediterranean Sea and the Black Sea constituted by the parallel 41° N;

.4 *the Red Sea area* means the Red Sea proper including the Gulfs of Suez and Aqaba bounded at the south by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5' N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E);

.5 *the Gulfs area* means the sea area located north-west of the rhumb line between Ras al Hadd (22°30' N, 059°48' E) and Ras al Fasteh (25°04' N, 061° 25' E);

.6 *the Gulf of Aden area* means that part of the Gulf of Aden between the Red Sea and the Arabian Sea bounded to the west by the rhumb line between Ras si Ane (12°28.5'N, 043°19.6' E) and Husn Murad (12°40.4' N, 043°30.2' E) and to the east by the rhumb

loksodromi ja itäisenä rajana Ras Asirin (11°50’ pohjoista leveyttä ja 51°16,9’ itäistä pituutta) ja Ras Fartakin (15°35’ pohjoista leveyttä ja 52°13,8’ itäistä pituutta) välinen loksodromi;

.7 *Etelämantereen alue* tarkoittaa merialuetta leveysasteen 60° eteläistä leveyttä eteläpuolella;

.8 *Luoteis-Euroopan vesiin* kuuluvat Pohjanmeri ja sen sisääntuloväylät, Irlanninmeri ja sen sisääntuloväylät, Kelttien meri, Englannin kanaali ja sen sisääntuloväylät sekä välittömästi Irlannista länteen sijaitseva Koillis-Atlantin osa. Alueen rajoina ovat viivat, jotka yhdistävät seuraavat pisteet:

48°27' pohjoista leveyttä Ranskan rannikolla,	48° 27' N on the French coast
48°27' pohjoista leveyttä ja 6°25' läntistä pituutta	48° 27' N; 006° 25' W
49°52' pohjoista leveyttä ja 7°44’ läntistä pituutta	49° 52' N; 007° 44’ W
50°30' pohjoista leveyttä ja 12° läntistä pituutta	50° 30' N; 012° W
56°30' pohjoista leveyttä ja 12° läntistä pituutta	56° 30' N; 012° W
62° pohjoista leveyttä ja 3° läntistä pituutta	62° N; 003° W
62° pohjoista leveyttä Norjan rannikolla	62° N on the Norwegian coast
57°44,8' pohjoista leveyttä Tanskan ja Ruotsin rannikoilla;	57° 44.8' N on the Danish and Swedish coasts

.9 *Arabianmeren Omanin alue* tarkoittaa seuraavien koordinaattien rajaamaa merialuetta:

22°30,00’ pohjoista leveyttä ja 59°48,00’ itäistä pituutta	22° 30.00' N; 059° 48.00' E
23°47,27’ pohjoista leveyttä ja 60°35,73’ itäistä pituutta	23° 47.27' N; 060° 35.73' E
22°40,62’ pohjoista leveyttä ja 62°25,29’ itäistä pituutta	22° 40.62' N; 062° 25.29' E
21°47,40’ pohjoista leveyttä ja 63°22,22’ itäistä pituutta	21° 47.40' N; 063° 22.22' E
20°30,37’ pohjoista leveyttä ja 62°52,41’ itäistä pituutta	20° 30.37' N; 062° 52.41' E
19°45,90’ pohjoista leveyttä ja 62°25,97’ itäistä pituutta	19° 45.90' N; 062° 25.97' E
18°49,92’ pohjoista leveyttä ja 62°02,94’ itäistä pituutta	18° 49.92' N; 062° 02.94' E
17°44,36’ pohjoista leveyttä ja 61°05,53’ itäistä pituutta	17° 44.36' N; 061° 05.53' E
16°43,71’ pohjoista leveyttä ja 60°25,62’	16° 43.71' N; 060° 25.62' E

line between Ras Asir (11°50' N, 051°16.9' E) and the Ras Fartak (15°35' N, 052°13.8' E);

.7 *the Antarctic area* means the sea area south of latitude 60°S; and

.8 *the North West European waters* include the North Sea and its approaches, the Irish Sea and its approaches, the Celtic Sea, the English Channel and its approaches and part of the North East Atlantic immediately to the west of Ireland. The area is bounded by lines joining the following points:

.9 *the Oman area of the Arabian Sea* means the sea area enclosed by the following coordinates:

itäistä pituutta	
16°03,90’ pohjoista leveyttä ja 59°32,24’ itäistä pituutta	16° 03.90' N; 059° 32.24' E
15°15,20’ pohjoista leveyttä ja 58°58,52’ itäistä pituutta	15° 15.20' N; 058° 58.52' E
14°36,93’ pohjoista leveyttä ja 58°10,23’ itäistä pituutta	14° 36.93' N; 058° 10.23' E
14°18,93’ pohjoista leveyttä ja 57°27,03’ itäistä pituutta	14° 18.93' N; 057° 27.03' E
14°11,53’ pohjoista leveyttä ja 56°53,75’ itäistä pituutta	14° 11.53' N; 056° 53.75' E
13°53,80’ pohjoista leveyttä ja 56°19,24’ itäistä pituutta	13° 53.80' N; 056° 19.24' E
13°45,86’ pohjoista leveyttä ja 55°54,53’ itäistä pituutta	13° 45.86' N; 055° 54.53' E
14°27,38’ pohjoista leveyttä ja 54°51,42’ itäistä pituutta	14° 27.38' N; 054° 51.42' E
14°40,10’ pohjoista leveyttä ja 54°27,35’ itäistä pituutta	14° 40.10' N; 054° 27.35'E
14°46,21’ pohjoista leveyttä ja 54°08,56’ itäistä pituutta	14° 46.21' N; 054° 08.56' E
15°20,74’ pohjoista leveyttä ja 53°38,33’ itäistä pituutta	15° 20.74' N; 053° 38.33' E
15°48,69’ pohjoista leveyttä ja 53°32,07’ itäistä pituutta	15° 48.69' N; 053° 32.07' E
16°23,02’ pohjoista leveyttä ja 53°14,82’ itäistä pituutta	16° 23.02' N; 053° 14.82' E
16°39,06’ pohjoista leveyttä ja 53°6,52’ itäistä pituutta	16° 39.06' N; 053° 06.52' E

12 *Veteen pääsevän öljyn määrä* tiettynä hetkenä tarkoittaa öljyn tyhjentämisnopeutta litroina tunnissa tiettynä hetkenä jaettuna aluksen nopeudella solmuina samana hetkenä.

13 *Säiliö* tarkoittaa suljettua tilaa, jonka muodostaa aluksen pysyvä rakenne ja joka on suunniteltu kuljettamaan nestettä irtolastina.

14 *Aluksen kylkeen ulottuva säiliö* tarkoittaa mitä tahansa säiliötä, joka rajoittuu sivulevytykseen.

15 *Keskisäiliö* tarkoittaa mitä tahansa säiliötä, joka on pitkittäislaipion sisäpuolella.

16 *Jätesäiliö* tarkoittaa säiliötä, joka on erityisesti osoitettu säiliöiden tyhjennysten, säiliöiden pesuvesien ja muiden öljypitoisten seosten keräämiseksi.

17 *Puhdas painolasti* tarkoittaa painolastia säiliössä, jonka sen jälkeen, kun siinä viimeksi on kuljetettu öljyä, on niin puhdistettu, että siitä laskettu poistovesi, jos se tyhjennettäisiin paikallaan olevasta aluksesta puhtaaseen

12 *Instantaneous rate of discharge of oil content* means the rate of discharge of oil in litres per hour at any instant divided by the speed of the ship in knots at the same instant.

13 *Tank* means an enclosed space which is formed by the permanent structure of a ship and which is designed for the carriage of liquid in bulk.

14 *Wing tank* means any tank adjacent to the side shell plating.

15 *Centre tank* means any tank inboard of a longitudinal bulkhead.

16 *Slop tank* means a tank specifically designated for the collection of tank drainings, tank washings and other oily mixtures.

17 *Clean ballast* means the ballast in a tank which since oil was last carried therein, has been so cleaned that effluent therefrom if it were discharged from a ship which is stationary into clean calm water on a clear day

tyyneen veteen kirkkaana päivänä, ei aiheuttaisi veden pinnalle eikä siihen liittyvälle rantaviivalle näkyvää jälkeä öljystä eikä aiheuttaisi lietettä tai emulsiota, joka laskeutuisi veden pinnan alle tai siihen liittyvälle rantaviivalle. Jos painolasti tyhjennetään hallinnon hyväksymän öljyn seuranta ja valvontajärjestelmän kautta, tällaiseen järjestelmään perustuvat todisteet, jotka osoittavat, että poistoveden öljypitoisuus ei ylittänyt 15 miljoonasosaa, ovat ratkaisevia siinä suhteessa, että painolasti oli puhdasta riippumatta näkyvien jälkien läsnäolosta.

18 *Erillinen painolasti* tarkoittaa painolastivettä, joka on laskettu säiliöön, joka on täydellisesti erotettu öljylasti ja öljypolttoainejärjestelmistä ja joka on pysyvästi varattu painolastin kuljetukseen tai muiden kuin öljyn tai haitallisten aineiden, niin kuin nämä on eri tavoilla määritelty tämän yleissopimuksen liitteissä, muodostaman painolastin tai lastin kuljettamiseen.

19 *Pituus (L)* tarkoittaa 96 prosenttia kokonaispituudesta vesiviivalla, joka on 85 prosentin korkeudella pienimmästä mallisivukorkeudesta mitattuna kölin päältä, tai pituutta keularangan etureunasta peräsinvarren keskiöön mitattuna samalla vesiviivalla, jos tämä pituus on suurempi. Aluksissa, joiden köli on suunniteltu kaltevaksi, tulee vesiviiva jolla tämä pituus mitataan, olla suunnitellun vesiviivan suuntainen. Pituus (L) tulee mitata metreissä.

20 *Keula ja peräpystysuorien* on katsottava kulkevan pituuden (L) keula ja peräpään kautta. Keulapystysuoran tulee yhtyä keularangan etureunaan sen vesiviivan kohdalla, millä pituus mitataan.

21 *Keskilaiva on pituuden (L)* keskipisteen kohdalla.

22 *Leveys (B)* tarkoittaa suurinta leveyttä mitattuna keskilaivan kohdalla kaaren malliviivaan aluksessa, jossa on metallinen levytys, ja rungon ulkopintaan aluksessa, jonka levytys on jotakin muuta ainetta. Leveys (B) tulee mitata metreissä.

23 *Kuollutpaino* (DW) tarkoittaa erotusta tonneissa aluksen uppouman (vedessä, jonka ominaispaino on 1,025, ja lastivesiviivalla, joka vastaa määriteltyä kesävaralaitaa) ja kevytpainon välillä.

would not produce visible traces of oil on the surface of the water or on adjoining shorelines or cause a sludge or emulsion to be deposited beneath the surface of the water or upon adjoining shorelines. If the ballast is discharged through an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration, evidence based on such a system to the effect that the oil content of the effluent did not exceed 15 parts per million shall be determinative that the ballast was clean, notwithstanding the presence of visible traces.

18 *Segregated ballast* means the ballast water introduced into a tank which is completely separated from the cargo oil and oil fuel system and which is permanently allocated to the carriage of ballast or to the carriage of ballast or cargoes other than oil or noxious liquid substances as variously defined in the Annexes of the present Convention.

19 *Length (L)* means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the foreside of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline. The length *(L)* shall be measured in metres.

20 *Forward and after perpendiculars* shall be taken at the forward and after ends of the length *(L).* The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

21 *Amidships* is at the middle of the length *(L).*

22 *Breadth (B)* means the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material. The breadth *(B)* shall be measured in metres.

23 *Deadweight (DW)* means the difference in tonnes between the displacement of a ship in water of a relative density of 1.025 at the load waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the lightweight of the ship.

24 *Kevytpaino* tarkoittaa aluksen uppoumaa metrisissä tonneissa ilman lastia, öljypolttoainetta, voiteluöljyä, painolastivettä, makeaa vettä ja syöttövettä säiliöissä, kuluvia varastoja, matkustajia ja heidän matkatavaroitaan.

25 *Täyttymä*. Jokin tilan täyttymä tarkoittaa suhdetta sen tilavuuden, joka kyseisessä tilassa oletetaan täyttyvän vedellä, ja kyseisen tilan kokonaistilavuuden välillä.

26 *Tilavuudet* ja pinta-alat aluksessa on kaikissa tapauksissa laskettava malliviivoihin saakka.

27 *Vuosipäivä* tarkoittaa kunkin vuoden päivää ja kuukautta, joka vastaa kansainvälisen meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää.

28.1 *Viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1979 luovutettu alus* tarkoittaa alusta:

.1 jonka rakennussopimus on tehty viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1975; tai

.2 siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 1976; tai

.3 jonka luovutus on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1979; tai

.4 jolle on suoritettu merkittävä muutos:

.1 josta sopimus on tehty viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1975; tai

.2 siinä tapauksessa, ettei sopimusta ole, jonka rakennustyö on aloitettu viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 1976; tai

.3 joka on saatu valmiiksi viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1979.

28.2 *31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutettu alus* tarkoittaa alusta:

.1 jonka rakennussopimus on tehty 31 päivänä joulukuuta 1975 jälkeen; tai

.2 siinä tapauksessa ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 30 päivänä kesäkuuta 1976 jälkeen; tai

.3 jonka luovutus on 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen ; tai

.4 jolle on suoritettu merkittävä muutos:

.1 josta sopimus on tehty 31 päivänä joulukuuta 1975 jälkeen; tai

.2 siinä tapauksessa, ettei sopimusta ole, jonka rakennustyö on aloitettu 30 päivänä ke-

24 *Lightweight* means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

25 *Permeability* of a space means the ratio of the volume within that space which is assumed to be occupied by water to the total volume of that space.

26 *Volumes and areas* in a ship shall be calculated in all cases to moulded lines.

27 *Anniversary date* means the day and the month of each year, which will correspond to the date of expiry of the International Oil Pollution Prevention Certificate.

28.1 *ship delivered on or before 31 December 1979* means a ship:

.1 for which the building contract is placed on or before 31 December 1975; 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 before 30 June 1976; or

.3 the delivery of which is on or before 31 December 1979; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed on or before 31 December 1975; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 30 June 1976; or

.3 which is completed on or before 31 December 1979.

28.2 *ship delivered after 31 December 1979* means a ship:

.1 for which the building contract is placed after 31 December 1975; or

.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 30 June 1976; or

.3 the delivery of which is after 31 December 1979; or

.4 which has undergone a major conversion:

.1 for which the contract is placed after 31 December 1975; or

.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after

säkuuta 1976 jälkeen; tai
.3 joka on saatu valmiiksi 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen.
28.3 *Viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutettu öljysäiliöalus* tarkoittaa öljysäiliöalusta:
.1 jonka rakennussopimus on tehty viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1979; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1980; tai
.3 jonka luovutus on viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982; tai
.4 jolle on suoritettu merkittävä muutos:

.1 josta sopimus on tehty viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1979; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei sopimusta ole, jonka rakennustyö on aloitettu viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1980; tai
.3 joka on saatu valmiiksi viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982.
28.4 *1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen luovutettu öljysäiliöalus* tarkoittaa an öljysäiliöalusta:
.1 jonka rakennussopimus on tehty 1 päivänä kesäkuuta 1979 jälkeen; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä tammikuuta 1980 jälkeen; tai
.3 jonka luovutus on 1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen; tai
.4 jolle on suoritettu merkittävä muutos:

.1 josta sopimus on tehty 1 päivänä kesäkuuta 1979 jälkeen; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei sopimusta ole, jonka rakennustyö on aloitettu 1 päivänä tammikuuta 1980 jälkeen; tai
.3 joka on saatu valmiiksi 1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen.
28.5 *Ennen 6 päivä heinäkuuta 1996 luovutettu öljysäiliöalus* tarkoittaa öljysäiliöalusta:
.1 jonka rakennussopimus on tehty ennen 6 päivä heinäkuuta 1993; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa ennen 6 päivä tammikuuta 1994; tai
.3 jonka luovutus on ennen 6 päivä kesä-

30 June 1976; or
.3 which is completed after 31 December 1979.
28.3 *oil tanker delivered on or before 1 June 1982* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or before 1 June 1979; 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 before 1 January 1980; or
.3 the delivery of which is on or before 1 June 1982; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed on or before 1 June 1979; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or before 1 January 1980; or
.3 which is completed on or before 1 June 1982
28.4 *oil tanker delivered after 1 June 1982* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

.3 the delivery of which is after 1 June 1982; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed after 1 June 1979; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
.3 which is completed after 1 June 1982.

28.5 *oil tanker delivered before 6 July 1996* means an oil tanker:
.1 for which the building contract is placed before 6 July 1993; or
.2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before 6 January 1994; or
.3 the delivery of which is before 6 July

kuuta 1996; tai
.4 jolle on suoritettu merkittävä muutos:
.1 josta sopimus on tehty viimeistään 6 päivänä heinäkuuta 1993; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei sopimusta ole, jonka rakennustyö on aloitettu ennen 6 päivä tammikuuta 1994; tai
.3 joka on saatu valmiiksi ennen 6 päivä kesäkuuta 1996.

28.6 *6 päivä heinäkuuta 1996 tai sen jälkeen luovutettu öljysäiliöalus* tarkoittaa öljysäiliöalusta:
.1 jonka rakennussopimus on tehty 6 päivänä heinäkuuta 1993 tai sen jälkeen; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 6 päivänä tammikuuta 1994 tai sen jälkeen; tai
.3 jonka luovutus on 6 päivänä heinäkuuta 1996 tai sen jälkeen; tai
.4 jolle on suoritettu merkittävä muutos:

.1 josta sopimus on tehty 6 päivänä heinäkuuta 1993 tai sen jälkeen; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei sopimusta ole, jonka rakennustyö on aloitettu ennen 6 päivä tammikuuta 1994 tai sen jälkeen; tai
.3 joka on saatu valmiiksi 6 päivänä heinäkuuta 1996 tai sen jälkeen.

28.7 *1 päivänä helmikuuta 2002 tai sen jälkeen luovutettu öljysäiliöalus* tarkoittaa öljysäiliöalusta:
.1 jonka rakennussopimus on tehty 1 päivänä helmikuuta 1999 tai sen jälkeen; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä elokuuta 1999 tai sen jälkeen; tai
.3 jonka luovutus on 1 päivänä helmikuuta 2002 tai sen jälkeen; tai
.4 jolle on suoritettu merkittävä muutos:

.1 josta sopimus on tehty 1 päivänä helmikuuta 1999 tai sen jälkeen; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei sopimusta ole, jonka rakennustyö on aloitettu 1 päivänä elokuuta 1999 tai sen jälkeen; tai
.3 joka on saatu valmiiksi 1 päivänä helmikuuta 2002 tai sen jälkeen.

28.8 *1 päivänä tammikuuta 2010 tai sen jälkeen luovutettu öljysäiliöalus* tarkoittaa öljysäiliöalusta:

1996; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed before 6 July 1993; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun before 6 January 1994; or
.3 which is completed before 6 July 1996.

28.6 *oil tanker delivered on or after 6 July 1996* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or after 6 July 1993; 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 6 January 1994; or
.3 the delivery of which is on or after 6 July 1996; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed on or after 6 July 1993; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 6 January 1994; or
.3 which is completed on or after 6 July 1996.

28.7 *oil tanker delivered on or after 1 February 2002* means an oil tanker:

.1 for which the building contract is placed on or after 1 February 1999; 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 August 1999; or
.3 the delivery of which is on or after 1 February 2002; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed on or after 1 February 1999; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 August 1999; or
.3 which is completed on or after 1 February 2002.

28.8 *oil tanker delivered on or after 1 January 2010* means an oil tanker:

.1 jonka rakennussopimus on tehty 1 päivänä tammikuuta 2007 tai sen jälkeen; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä heinäkuuta 2007 tai sen jälkeen; tai
.3 jonka luovutus on 1 päivänä tammikuuta 2010 tai sen jälkeen; tai
.4 jolle on suoritettu merkittävä muutos:

.1 josta sopimus on tehty 1 päivänä tammikuuta 2007 tai sen jälkeen; tai
.2 siinä tapauksessa, ettei sopimusta ole, jonka rakennustyö on aloitettu 1 päivänä heinäkuuta 2007 tai sen jälkeen; tai
.3 joka on saatu valmiiksi 1 päivänä tammikuuta 2010 tai sen jälkeen.

29 *Miljoonasosa (ppm)* tarkoittaa veden tilavuuden öljypitoisuuksia miljoonasosina.

30 *Rakennettu* tarkoittaa alusta, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa.

.1 for which the building contract is placed on or after 1 January 2007; 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 2007; or
.3 the delivery of which is on or after 1 January 2010; or
.4 which has undergone a major conversion:
.1 for which the contract is placed on or after 1 January 2007; or
.2 in the absence of a contract, the construction work of which is begun on or after 1 July 2007; or
.3 which is completed on or after 1 January 2010.

29 *Parts per million (ppm)* means parts of oil per million parts of water by volume.

30 *Constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

2 sääntö

Soveltaminen

1 Jollei nimenomaan ole toisin säädetty, tämän liitteen määräyksiä sovelletaan kaikkiin aluksiin.

2 Aluksiin, jotka eivät ole öljysäiliöaluksia mutta joihin on sijoitettu lastitiloja, jotka on rakennettu ja joita käytetään öljyn kuljettamiseen irtolastina ja joiden yhteenlaskettu tilavuus on vähintään 200 kuutiometriä tai enemmän, tämän liitteen 16 säännön, 26 säännön 4 kappaleen, 29, 30, 31, 32, 34 ja 36 säännön vaatimuksia öljysäiliöaluksille sovelletaan niiden tilojen rakenteeseen ja käyttöön. Kun yhteenlaskettu tilavuus on vähemmän kuin 1 000 kuutiometriä, tämän liitteen 34 säännön 6 kappaleen vaatimuksia voidaan soveltaa 29, 31 ja 32 säännön asemesta.

3 Milloin lastia, joka on tämän yleissopimuksen II liitteen määräysten alainen, kuljetetaan öljysäiliöaluksen lastitilassa, tämän yleissopimuksen II liitteen soveltuvia vaatimuksia on myös sovellettava.

4 Tämän liitteen 29, 31 ja 32 säännön vaatimuksia ei sovelleta öljysäiliöaluksiin, jotka kuljettavat asfalttia tai niitä muita tämän liitteen määräyksien alaisia tuotteita, joiden fyy-

Regulation 2

Application

1 Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to all ships.

2 In ships other than oil tankers fitted with cargo spaces which are constructed and utilized to carry oil in bulk of an aggregate capacity of 200 cubic metres or more, the requirements of regulations 16, 26.4, 29, 30, 31, 32, 34 and 36 of this Annex for oil tankers shall also apply to the construction and operation of those spaces, except that where such aggregate capacity is less than 1,000 cubic metres the requirements of regulation 34.6 of this Annex may apply in lieu of regulations 29, 31 and 32.

3 Where a cargo subject to the provisions of Annex II of the present Convention is carried in a cargo space of an oil tanker, the appropriate requirements of Annex II of the present Convention shall also apply.

4 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers carrying asphalt or other products subject to the provisions of this Annex,

siset ominaisuudet estävät tuotteen tehokkaan erottamisen vedestä ja seurannan ja joiden kohdalla tämän liitteen 34 säännön mukaisen tyhjentämisen valvonnan tulee tapahtua säilyttäen jätteet laivalla ja tyhjentäen myöhemmin kaikki likaantuneet pesuvedet vastaanottolaitteisiin.

5 Mikäli tämän säännön 6 kappaleen määräyksistä ei muuta johdu, tämän liitteen 18 säännön 6–8 kappaletta ei sovelleta öljysäiliöalukseen, joka on luovutettu viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 siten kuin se on määritelty 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa ja jota käytetään yksinomaan erityisliikenteessä:

.1 sopimusvaltion satamien tai terminaalien välillä; ja

.2 sopimusvaltioiden satamien tai terminaalien välillä, milloin:

.1 matka tapahtuu kokonaisuudessaan erityisalueella; tai

.2 matka tapahtuu kokonaisuudessaan jonkun muun rajoituksen puitteessa, jonka järjestö on asettanut.

6 Tämän säännön 5 kappaleen määräyksiä sovelletaan ainoastaan, milloin niissä satamissa tai terminaaleissa, joissa lasti otetaan mainituilla matkoilla, on riittävät vastaanottolaitteistot niitä käyttävien öljysäiliöalusten kaiken painolasti ja säiliönpesuveden vastaanottoa ja käsittelyä varten ja kaikki seuraavat ehdot täytetään:

.1 mikäli tämän liitteen 4 säännössä olevista poikkeuksista ei muuta johdu, kaikki painolastivesi, puhdas painolastivesi mukaan luettuna, ja säiliöiden pesujätteet säilytetään aluksessa ja siirretään vastaanottolaitteistoihin ja satamavaltion toimivaltainen viranomainen varmentaa tämän liitteen 36 säännössä tarkoitettuun öljypäiväkirjan II osaan;

.2 hallinnon ja tämän 5 säännön 1 tai 2 kohdassa tarkoitettujen satamavaltioiden hallitusten välillä on tehty sopimus 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa määritetyn viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutetun öljysäiliöaluksen käytöstä erityisliikenteessä;

.3 yllä mainituissa satamissa tai terminaaleissa olevat vastaanottolaitteistot on, tämän säännön soveltamista silmällä pitäen, niiden sopimusvaltioiden hallitusten, joiden alueella nämä satamat tai terminaalit sijaitsevat, tahol-

which through their physical properties inhibit effective product/water separation and monitoring, for which the control of discharge under regulation 34 of this Annex shall be effected by the retention of residues on board with discharge of all contaminated washings to reception facilities.

5 Subject to the provisions of paragraph 6 of this regulation, regulations 18.6 to 18.8 of this Annex shall not apply to an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, solely engaged in specific trades between:

.1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

.2 ports or terminals of States Parties to the present Convention, where:

.1 the voyage is entirely within a Special Area; or

.2 the voyage is entirely within other limits designated by the Organization.

6 The provisions of paragraph 5 of this regulation shall only apply when the ports or terminals where cargo is loaded on such voyages are provided with reception facilities adequate for the reception and treatment of all the ballast and tank washing water from oil tankers using them and all the following conditions are complied with:

.1 subject to the exceptions provided for in regulation 4 of this Annex, all ballast water, including clean ballast water, and tank washing residues are retained on board and transferred to the reception facilities and the appropriate entry in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex is endorsed by the competent Port State Authority;

.2 agreement has been reached between the Administration and the Governments of the Port States referred to in paragraphs 5.1 or 5.2 of this regulation concerning the use of an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, for a specific trade;

.3 the adequacy of the reception facilities in accordance with the relevant provisions of this Annex at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this regulation, is approved by the Governments of the States

ta hyväksytty riittäviksi tämän liitteen asianomaisten määräysten mukaisesti;

.4 kansainväliseen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiskirjaan tehdään merkintä siitä, että öljysäiliöalusta käytetään yksinomaan tässä mainitussa erityisliikenteessä.

Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated; and

.4 the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is solely engaged in such specific trade.

3 sääntö

Vapautukset ja poikkeusluvat

1 Minkä tahansa aluksen, kuten kantosiipialuksen, ilmatyynyaluksen, lähellä pintaa toimivan aluksen ja sukelluksissa toimivan aluksen, jonka rakenteelliset ominaisuudet tekevät tämän liitteen 3 ja 4 luvun määräysten, jotka koskevat rakennetta ja varustusta, soveltamisen kohtuuttomaksi tai epäkäytännölliseksi, voi hallinto vapauttaa sellaisista määräyksistä sillä ehdolla, että aluksen rakenne ja varustus antaa samanarvoisen suojan öljyn aiheuttamaa pilaantumista vastaan ottaen huomioon aluksen käyttötarkoituksen.

2 Hallinnon myöntämän vapautuksen yksityiskohdat tulee olla osoitettu tämän liitteen 7 säännössä mainitussa todistuskirjassa.

3 Hallinnon, joka myöntää minkä tahansa sellaisen vapautuksen, tulee niin pian kuin mahdollista muttei myöhemmin kuin 90 päivää myöntämisen jälkeen tiedottaa järjestölle tämän vapautuksen yksityiskohdat ja perustelut, jotka järjestön tulee saattaa sopimuspuolille tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

4 Hallinto voi myöntää poikkeusluvan tämän liitteen 29, 30 ja 31 säännön vaatimuksista jokaiselle öljysäiliöalukselle, jota käytetään ainoastaan matkoihin, jotka kestävät korkeintaan 72 tuntia ja ovat 50 meripeninkulman etäisyyden sisällä lähimmästä maasta lukien, sillä edellytyksellä, että öljysäiliöalusta käytetään ainoastaan matkoihin sopimusvaltion satamien tai terminaalien välillä. Jokainen tällainen poikkeuslupa tulee antaa sillä ehdolla, että säiliöalus säilyttää kaikki öljypitoiset seokset aluksella ja tyhjentää ne myöhemmin vastaanottolaitteistoon. Hallinnon tulee myös todeta, että vastaanottolaitteistot tällaisten öljypitoisten seosten vastaanottamiseksi ovat riittävät.

Regulation 3

Exemptions and waivers

1 Any ship such as hydrofoil, air-cushion vehicle, near-surface craft and submarine craft etc. whose constructional features are such as to render the application of any of the provisions of chapters 3 and 4 of this Annex relating to construction and equipment unreasonable or impracticable may be exempted by the Administration from such provisions, provided that the construction and equipment of that ship provides equivalent protection against pollution by oil, having regard to the service for which it is intended.

2 Particulars of any such exemption granted by the Administration shall be indicated in the Certificate referred to in regulation 7 of this Annex.

3 The Administration which allows any such exemption shall, as soon as possible, but not more than 90 days thereafter, communicate to the Organization particulars of same and the reasons therefore, which the Organization shall circulate to the Parties to the present Convention for their information and appropriate action, if any.

4 The Administration may waive the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, for any oil tanker which engages exclusively on voyages both of 72 hours or less in duration and within 50 nautical miles from the nearest land, provided that the oil tanker is engaged exclusively in trades between ports or terminals within a State Party to the present Convention. Any such waiver shall be subject to the requirement that the oil tanker shall retain on board all oily mixtures for subsequent discharge to reception facilities and to the determination by the Administration that facilities available to receive such oily mixtures are adequate.

5 Hallinto voi myöntää poikkeusluvan tämän liitteen 31 ja 32 sääntöjen vaatimuksista muille kuin tämän säännön 4 kappaleessa tarkoitetuille, kun:

.1 säiliöalus on 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa määritelty viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutettu öljysäiliöalus, jonka tämän liitteen 2 säännön 5 kappaleessa tarkoitettu kuollutpaino on vähintään 40 000 tonnia ja jota käytetään yksinomaan erityisliikenteessä niin, että tämän liitteen 2 säännön 6 kappaleessa määriteltyjä ehtoja noudatetaan; tai

.2 säiliöalusta käytetään yksinomaan yhteen tai useampaan seuraavaan luokkaan kuuluviin matkoihin:

.1 matkat erityisalueilla; tai

.2 matkat 50 meripeninkulman etäisyyden sisällä lähimmästä maasta erityisalueiden ulkopuolella, kun säiliöalus tekee:

.1 matkoja sopimusvaltion satamien tai terminaalien välillä; tai

.2 hallinnon määrittelemiä rajoitettuja matkoja, jotka kestävät korkeintaan 72 tuntia;

edellyttäen, että kaikkia seuraavia ehtoja noudatetaan:

.3 kaikki öljypitoiset seokset säilytetään aluksella ja tyhjennetään myöhemmin vastaanottolaitteistoon;

.4 tämän säännön 5 kappaleen 2 kohdan 2 alakohdassa tarkoitettujen matkojen kohdalla hallinto on määritellyt, että niissä öljynlastaussatamissa tai terminaaleissa, joissa säiliöalus käy, on riittävät vastaanottolaitteistot tällaisten öljypitoisten seosten vastaanottamiseksi;

.5 milloin vaaditaan kansainvälinen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja, siihen tehdään merkintä siitä, että alusta käytetään yksinomaan yhteen tai useampaan tämän säännön 5 kappaleen 2 kohdan 1 alakohdassa tai tämän säännön 5 kappaleen 2 kohdan 2 alakohdan 2 luetelmakohdassa tarkoitettuun luokiteltuun matkaan; ja

.6 tyhjennysmäärä, aika ja satama merkitään öljypäiväkirjaan.

5 The Administration may waive the requirements of regulations 31 and 32 of this Annex for oil tankers other than those referred to in paragraph 4 of this regulation in cases where:

.1 the tanker is an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, of 40,000 tonnes deadweight or above, as referred to in regulation 2.5 of this Annex, solely engaged in specific trades, and the conditions specified in regulation 2.6 of this Annex are complied with; or

.2 the tanker is engaged exclusively in one or more of the following categories of voyages:

.1 voyages within special areas; or

.2 voyages within 50 nautical miles from the nearest land outside special areas where the tanker is engaged in:

.1 trades between ports or terminals of a State Party to the present Convention; or

.2 restricted voyages as determined by the Administration, and of 72 hours or less in duration;

provided that all of the following conditions are complied with:

.3 all oily mixtures are retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

.4 for voyages specified in paragraph 5.2.2 of this regulation, the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily mixtures in those oil loading ports or terminals the tanker calls at;

.5 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged in one or more of the categories of voyages specified in paragraphs 5.2.1 and 5.2.2.2 of this regulation; and

.6 the quantity, time and port of discharge are recorded in the Oil Record Book.

4 sääntö

Poikkeukset

Tämän liitteen 15 ja 34 sääntö eivät koske:

.1 öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen tyhjentämistä, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä; tai

.2 öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen tyhjentämistä, joka aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta:

.1 mikäli kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin tyhjennyksen estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingon tapahtumisen tai tyhjennyksen havaitsemisen jälkeen; ja

.2 lukuun ottamatta tapauksia, joissa aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; tai

.3 sellaisten hallinnon hyväksymien öljypitoisten aineiden tyhjentämistä mereen, joita käytetään tietyn pilaantumistapahtuman torjumiseksi tarkoituksena pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen. Jokaiseen tällaiseen tyhjentämiseen tulee saada sen hallituksen hyväksyminen, jonka lainkäyttövallan piirissä tyhjentäminen aiotaan suorittaa.

Regulation 4

Exceptions

Regulations 15 and 34 of this Annex shall not apply to:

.1 the discharge into the sea of oil or oily mixture necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

.2 the discharge into the sea of oil or oily mixture resulting from damage to a ship or its equipment:

.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

.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; or

.3 the discharge into the sea of substances containing oil, approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

5 sääntö

Samanarvoisuudet

1 Hallinto voi sallia tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen, joka on muu kuin tässä liitteessä vaadittu, tulevan asennetuksi alukseen vaihtoehtona, jos sellainen laite, aine, väline tai koje on vähintään yhtä tehokas kuin tässä liitteessä vaadittu. Tämä hallinnon toimivalta ei ulotu tämän liitteen säännöissä selostettujen suunnittelu ja rakenneominaisuuksien korvaamiseen öljyn tyhjentämisen valvonnan toiminnallisilla menetelmillä ikään kuin ne olisivat samanarvoiset.

2 Hallinnon, joka sallii jonkin laitteen, aineen, välineen tai kojeen käyttämisen vaihtoehtoisena tämän liitteen vaatiman asemesta,

Regulation 5

Equivalents

1 The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to substitution of operational methods to effect the control of discharge of oil as equivalent to those design and construction features which are prescribed by regulations in this Annex.

2 The Administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that re-

on toimitettava tästä yksityiskohtaiset tiedot järjestölle, joka saattaa nämä sopimuspuolille tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

quired by this Annex shall communicate particulars thereof to the Organization for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any.

2 LUKU – KATSASTUKSET JA SERTIFIOINTI

CHAPTER 2 – SURVEYS AND CERTIFICATION

6 sääntö

Regulation 6

Katsastukset

Surveys

1 Jokaisessa öljysäiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja jokaisessa muussa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on toimitettava jäljempänä selostetut katsastukset:

.1 peruskatsastus ennen aluksen asettamista liikenteeseen tai ennen kuin tämän liitteen 7 säännössä vaadittu todistuskirja annetaan ensimmäisen kerran. Katsastuksen tulee käsittää aluksen rakenteen, varustuksen, laitteiden, yleisjärjestelyn ja rakennusaineiden täydellinen katsastus siinä määrin kuin tämä liite alusta koskee. Tällä katsastuksella on voitava varmistua siitä, että rakenne, varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja rakennusaineet täysin vastaavat tämän liitteen vaatimuksia;

.2 Uusintakatsastus, joka toimitetaan hallinnon määräämin väliajoin, mikä ei saa ylittää viittä vuotta paitsi silloin, kun tämän liitteen 10 säännön 2 kappaleen 2 kohtaa tai 5–7 kappaletta sovelletaan. Tällä katsastuksella on voitava varmistua siitä, että rakenne, varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja rakennusaineet täysin vastaavat tämän liitteen soveltuvia vaatimuksia;

.3 kolmen kuukauden kuluessa ennen todistuskirjan toista vuosipäivää tai sen jälkeen tai kolmen kuukauden kuluessa ennen todistuskirjan kolmatta vuosipäivää tai sen jälkeen toimitetaan välikatsastus, joka korvaa yhden tämän säännön 1 kappaleen 4 kohdassa tarkoitetuista vuosikatsastuksista. Tällä katsastuksella on voitava varmistua siitä, että varusteet ja niihin liittyvät pumppu- ja putkijärjes-

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above, and every other ship of 400 gross tonnage and above shall be subject to the surveys specified below:

.1 an initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 7 of this Annex is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex;

.2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2.2, 10.5, 10.6 or 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex;

.3 an intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 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 associated pump and piping systems, including oil dis-

telmät, mukaan luettuina öljyn purkauksen seuranta ja valvontajärjestelmät, raakaöljypesujärjestelmät, öljypitoisen veden erotuslaitteet ja öljyn suodatusjärjestelmät täysin täyttävät tämän liitteen asianomaiset vaatimukset ja että ne ovat hyvässä käyttökunnossa. Välikatsastukset tulee merkitä tämän liitteen 7 tai 8 säännön mukaisesti annettavaan todistuskirjaan;

.4 kolmen kuukauden kuluessa ennen todistuskirjan jokaista vuosipäivää tai kolmen kuukauden kuluessa todistuskirjan jokaisen vuosipäivän jälkeen toimitetaan vuosikatsastus, joka käsittää tämän säännön 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitettujen aluksen rakenteen, varustuksen, laitteiden, yleisjärjestelyn ja aineiden yleisen tarkastuksen sen varmistamiseksi, että niitä on huollettu tämän säännön 4 kappaleen 1 ja 2 kohdan mukaisesti ja että ne pysyvät hyväksyttävässä kunnossa sitä käyttöä varten, johon alus on tarkoitettu. Vuosikatsastukset tulee merkitä tämän liitteen 7 tai 8 säännön mukaisesti annettavaan todistuskirjaan; ja

.5 tilanteen mukaan joko täydellinen tai osittainen katsastus on tehtävä vaadittaessa tämän säännön 4 kappaleen 3 kohdassa mainitun tutkimuksen jälkeen tai aina kun aluksessa on suoritettu huomattavia korjaus tai uusimistöitä. Katsastuksella on voitava varmistua siitä, että välttämättömät korjaukset on tehty kunnollisesti, että korjaus- tai uusimistöissä käytetyt aineet ja töiden suoritus ovat kaikin puolin hyväksyttävät ja että alus täyttää joka suhteessa tämän liitteen vaatimukset.

2 Hallinnon on ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin niihin aluksiin nähden, joita tämän säännön 1 kappaleen määräykset eivät koske, sen varmistamiseksi, että tämän liitteen asianomaisia määräyksiä noudatetaan.

3.1 Hallinnon virkamiesten on toimitettava tämän liitteen määräysten täytäntöönpanemista koskevat alusten katsastukset. Hallinto voi kuitenkin valtuuttaa katsastusten toimittamisen joko tarkoitusta varten nimitetyille katsastajille tai hyväksymilleen laitoksille. Kyseisten laitosten on oltava järjestön päätöslauselmassa A.739(18) hyväksymien ohjeiden ja niiden mahdollisten muutosten sekä järjestön päätöslauselmassa A.789(19) hyväksyttyjen ohjeiden ja niiden mahdollisten muutosten

charge monitoring and control systems, crude oil washing systems, oily-water separating equipment and oil filtering systems, fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex;

.4 an annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate, including a general inspection of the structure, 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 paragraphs 4.1 and 4.2 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 Certificate issued under regulation 7 or 8 of this Annex; and

.5 an additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 4.3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. 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 this Annex.

2 The Administration shall establish appropriate measures for ships which are not subject to the provisions of paragraph 1 of this regulation in order to ensure that the applicable provisions of this Annex are complied with.

3.1 Surveys of ships as regards the enforcement of the provisions of this Annex shall be carried out by officers of the Administration. 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 by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organiza-

mukaisia edellyttäen, että nämä muutokset hyväksytään, saatetaan voimaan ja pannaan täytäntöön tämän liitteen muutosmenettelyä koskevan yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.

3.2 Hallinnon, joka nimittää katsastajia tai hyväksyy laitoksia suorittamaan katsastuksia ja tarkastuksia siten kuin tämän säännön 3 kappaleen 1 kohdassa on mainittu, on vähintään valtuutettava tarkoitusta varten nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos :

.1 vaatimaan korjauksia alukseen; ja

.2 suorittamaan katsastuksia satamavaltion asianomaisten viranomaisten pyynnöstä.

Hallinnon on ilmoitettava nimitetyille katsastajille ja hyväksytyille laitoksille myöntämiinsä valtuuksiin liittyvistä erityisistä velvollisuuksista ja ehdoista järjestölle, jonka on toimitettava nämä tiedot sopimusosapuolille edelleen lähetettäväksi tiedoksi näiden virkamiehille.

3.3 Milloin tarkoitusta varten nimitetty katsastaja tai hyväksytty laitos katsoo, että aluksen kunto tai sen varusteet eivät olennaisilta osin vastaa todistuskirjassa olevia tietoja tai ovat sellaiset, että alus ei voi lähteä merelle aiheuttamatta kohtuutonta vahingonvaaraa meriympäristölle, tämän katsastajan tai laitoksen on viipymättä varmistauduttava siitä, että puutteet korjataan ja ilmoittaa asiasta hallinnolle asianmukaisessa järjestyksessä. Ellei puutteiden korjaamiseen ryhdytä, todistuskirja on peruutettava ja asiasta on viipymättä ilmoitettava hallinnolle. Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa, on satamavaltion asianomaisille viranomaisille myös ilmoitettava asiasta. Kun hallinnon virkamies, tarkoitusta varten nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos on tehnyt ilmoituksen satamavaltion asianomaisille viranomaisille, tämän satamavaltion hallituksen on annettava mainitulle virkamiehelle, katsastajalle tai laitokselle kaikki tarvittava apu heidän täyttäessään tämän säännön mukaisia velvollisuuksiaan. Kysymyksessä olevan satamavaltion hallituksen on tarpeen tullen ryhdyttävä toimiin sen varmistamiseksi, että alus ei poistu, ennen kuin se voi lähteä merelle tai lähteä satamasta jatkaakseen lähimmälle sopivalle korjaustelakalle aiheuttamatta kohtuutonta vahingonvaaraa

tion by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments 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 this Annex.

3.2 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 3.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys, if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

3.3 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately 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 and the Administration shall be notified immediately; and 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 a 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. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard avail-

meriympäristölle.

3.4 Hallinnon on kaikissa tapauksissa täysin taattava katsastuksen perusteellisuus ja tehokkuus, ja se sitoutuu ryhtymään tarpeellisiin toimiin tämän velvoitteen täyttämiseksi.

4.1 Aluksen ja sen varusteiden kunto on säilytettävä sellaisena, että ne täyttävät tämän pöytäkirjan vaatimukset, jotta varmistetaan, että alus pysyy joka suhteessa siinä kunnossa, että se voi lähteä merelle aiheuttamatta kohtuutonta vahingonvaaraa meriympäristölle.

4.2 Sen jälkeen kun jokin tämän säännön 1 kappaleen mukainen aluksen katsastus on toimitettu, ei aluksen rakenteessa, varusteissa laitteissa, yleisjärjestelyssä tai rakennusaineissa, joita katsastus on koskenut, saa tehdä mitään muutosta ilman hallinnon määräämää sanktiota, lukuun ottamatta sellaisen varusteen tai laitteen suoranaista korvaamista toisella.

4.3 Milloin alukselle on tapahtunut onnettomuus tai on havaittu puutteellisuus, joka olennaisesti vaikuttaa aluksen kuntoon tai sellaisten varusteiden tehokkuuteen tai täydellisyyteen, joita tämä liite koskee, aluksen päällikön tai omistajan on ensi tilassa ilmoitettava asiasta sille hallinnolle, hyväksytylle järjestölle tai nimitetylle katsastajalle, jonka vastuulla asianmukaisen todistuskirjan antaminen on ja jonka tehtävänä on toimeenpanna tutkimuksia selvyyden saamiseksi siitä, onko tämän säännön 1 kappaleen mukainen katsastus tarpeellinen. Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa, aluksen päällikön tai omistajan on viipymättä ilmoitettava asiasta myös satamavaltion asianomaisille viranomaisille, ja nimitetyn katsastajan tai hyväksytyn järjestön on varmistauduttava siitä, että tällainen ilmoitus on tehty.

able without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.4 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.

4.1 The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

4.2 After any survey of the ship under paragraph 1 of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

4.3 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or 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, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such report has been made.

7 sääntö

Todistuskirjan antaminen tai hyväksyminen

1 Kansainvälinen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja on annettava tämän liitteen 6 säännön määräysten mukaisesti suoritetun alku tai uusinta-

Regulation 7

Issue or endorsement of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 6 of this Annex, to any oil

katsastuksen jälkeen öljysäiliöalukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muille aluksille, joiden bruttovetoisuus on yli 400, jotka tekevät matkoja muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai rannikon edustalla oleviin terminaaleihin.

2 Hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman henkilön tai järjestön tulee antaa tämä todistuskirja. Joka tapauksessa hallinto on täysin vastuussa todistuskirjasta.

tanker of 150 gross tonnage and above and any other ships of 400 gross tonnage and above which are engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the present Convention.

2 Such certificate shall be issued or endorsed as appropriate either by the Administration or by any persons or organization duly authorized by it. In every case the Administration assumes full responsibility for the certificate.

8 sääntö

Toisen hallituksen antama tai hyväksymä todistuskirja

1 Tämän yleissopimuksen sopimuspuolen hallitus voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja todettuaan, että tämän liitteen määräykset on täytetty, antaa tai valtuuttaa antamaan alukselle kansainvälisen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan tämän liitteen mukaisesti.

2 Jäljennös todistuskirjasta ja katsastusselostuksesta on toimitettava niin pian kuin mahdollista pyynnön esittäneelle hallinnolle.

3 Näin annetussa todistuskirjassa tulee olla maininta siitä, että se on annettu hallinnon pyynnöstä. Sillä on sama pätevyys ja se on tunnustettava samanarvoiseksi/vastaavaksi kuin tämän liitteen 7 säännön perusteella annettu todistuskirja.

4 Kansainvälistä öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa todistuskirjaa ei tule antaa alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, joka ei ole sopimuspuoli.

Regulation 8

Issue or endorsement of certificate by another Government

1 The Government of a Party to the present Convention 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 International Oil Pollution Prevention 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 the certificate issued under regulation 7 of this Annex.

4 No International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State, which is not a Party.

9 sääntö

Todistuskirjan kaava

Kansainvälinen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja on laadittava tämän liitteen II lisäyksessä annetun mallin mukaisesti ja sen tulee olla laa-

Regulation 9

Form of certificate

The International Oil Pollution Prevention Certificate 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,

dittu ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.. Jos käytetään myös todistuksen antaneen maan virallista kieltä, se on riita ja eroavaisuusasioissa etusijalla.

French or Spanish. If an official language of the issuing country is also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

10 sääntö

Todistuskirjan voimassaoloaika ja pätevyys

1 Kansainvälinen öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja on annettava hallinnon määräämäksi ajaksi, joka ei saa olla viittä vuotta pitempi.

2.1 Huolimatta tämän säännön 1 kappaleen vaatimuksista uusi todistuskirja on voimassa uusintakatsastuksen valmistumispäivästä päivämäärään saakka, joka on enintään viisi vuotta olemassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymispäivästä, siinä tapauksessa, että uusintakatsastus on suoritettu loppuun olemassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymistä edeltävän kolmen kuukauden aikana.

2.2 Siinä tapauksessa, että uusintakatsastus suoritetaan loppuun olemassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymisen jälkeen, uusi todistuskirja on voimassa uusintakatsastuksen valmistumispäivästä päivämäärään, johon on enintään viisi vuotta olemassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymispäivästä.

2.3 Siinä tapauksessa, että uusintakatsastus suoritetaan loppuun yli kolme kuukautta ennen olemassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymispäivää, uusi todistuskirja on voimassa enintään viisi vuotta uusintakatsastuksen loppuunsuorittamispäivästä.

3 Jos todistuskirja annetaan viittä vuotta lyhyemmäksi ajaksi, hallinto voi pidentää todistuskirjan voimassaoloaikaa sen päättymispäivästä tämän säännön 1 kappaleessa määrättyyn enimmäisaikaan edellyttäen, että ne tämän liitteen 6 säännön 1 kappaleen 3 ja 4 kohdassa tarkoitetut katsastukset, joita sovelletaan annettaessa todistuskirja viideksi vuodeksi, toimitetaan asianmukaisesti.

4 Jos uusintakatsastus on valmistunut ja uutta todistuskirjaa ei voida antaa tai toimittaa alukselle ennen olemassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymistä, hallinnon

Regulation 10

Duration and validity of certificate

1 An International Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 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 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2.2 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 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than 3 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 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a certificate is issued for a period of less than 5 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 6.1.3 and 6.1.4 of this Annex applicable when a certificate is issued for a period of 5 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

valtuuttama henkilö tai laitos voi vahvistaa olemassa olevan todistuskirjan, ja tällainen todistuskirja on hyväksyttävä päteväksi ajanjakson, joka on enintään viisi kuukautta alkuperäisen voimassaoloajan päättymispäivästä.

5 Jos alus todistuskirjan voimassaoloajan päättyessä ei ole satamassa, jossa se tullaan katsastamaan, hallinto voi pidentää todistuskirjan voimassaoloaikaa. Tällainen pidennys on myönnettävä ainoastaan sitä varten, että alus voi päättää matkansa satamaan, jossa se tullaan katsastamaan, ja tällöinkin vain tapauksissa, joissa tämä katsotaan asianmukaiseksi ja kohtuulliseksi. Todistuskirjan voimassaoloaikaa ei tule pidentää kolmea kuukautta pitemmäksi ajaksi, ja alus, jolle tällainen pidennys on myönnetty, ei saa saavuttuaan satamaan, jossa se tullaan katsastamaan, tämän pidennyksen nojalla lähteä tästä satamasta ilman uutta todistuskirjaa. Kun uusintakatsastus valmistuu, uusi todistuskirja on voimassa enintään viisi vuotta alkuperäisen todistuskirjan voimassaoloajan päättymisestä ennen pidennyksen myöntämistä.

6 Hallinto voi pidentää sellaisen todistuskirjan voimassaoloaikaa, joka on annettu lyhyitä matkoja tekevälle alukselle ja jota ei ole pidennetty tämän säännön edellä olevien määräysten nojalla, enintään yhdellä kuukaudella todistuskirjan voimassaoloajan päättymispäivästä lukien. Kun uusintakatsastus valmistuu, uusi todistuskirja on voimassa enintään viisi vuotta alkuperäisen todistuskirjan voimassaoloajan päättymisestä ennen pidennyksen myöntämistä.

7 Hallinnon määräämissä erityistilanteissa uutta todistuskirjaa ei tarvitse päivätä olemassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymisestä, kuten tämän säännön 2 kappaleen 2 kohdassa, 5 kappaleessa tai 6 kappaleessa vaaditaan. Näissä erityistilanteissa uusi todistuskirja on voimassa enintään viisi vuotta uusintakatsastuksen valmistumispäivästä.

8 Jos vuosi tai välikatsastus valmistuu ennen tämän liitteen 6 säännössä määritettyä aikaa:

.1 todistuskirjan vuosipäivämerkintää muutetaan niin, että uusi päivämäärä on enintään kolme kuukautta katsastuksen valmistumispäivän jälkeen;

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 5 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 3 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 5 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 which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 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 paragraphs 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 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 6 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

.2 seuraava tämän liitteen 6 säännön 1 kappaleessa vaadittava vuosi tai välikatsastus toimitetaan kyseisen säännön edellyttämin väliajoin uutta vuosipäivää käyttäen; ja

.3 viimeinen voimassaolopäivä voidaan pitää ennallaan edellyttäen, että vähintään yksi asianmukainen vuosi tai välikatsastus toimitetaan, jotteivät tämän liitteen 6 säännön 1 kappaleessa määrätyt enimmäisväliajat ylity.

Tämän liitteen 7 tai 8 säännön mukaan annetun todistuskirjan voimassaolo päättyy seuraavissa tapauksissa:

.1 jos asianomaisia katsastuksia ei ole toimitettu niiden ajanjaksojen puitteissa, joista tämän liitteen 6 säännön 1 kappaleessa määrätään; tai:

.2 todistuskirjaan ei ole tehty tämän liitteen 6 säännön 1 kappaleen 3 tai 4 kohdan mukaisia merkintöjä; tai

.3 kun alus siirtyy käyttämään toisen valtion lippua. Uusi todistuskirja annetaan vain, milloin uuden todistuskirjan antava hallitus on täysin vakuuttunut siitä, että alus täyttää tämän liitteen 6 säännön 4 kappaleen 1 ja 2 kohdan vaatimukset. Jos siirtyminen tapahtuu sopimuspuolten välillä ja jos pyyntö tehdään kolmen kuukauden kuluessa siirtymisestä, sen sopimuspuolen hallituksen, jonka lippua alus oli aikaisemmin oikeutettu käyttämään, on niin pian kuin mahdollista toimitettava hallinnolle jäljennökset aluksella ennen siirtymistä olleesta todistuskirjasta ja, mikäli mahdollista, jäljennökset asianomaisista katsastusselostuksista.

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 6.1 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 6.1 of this Annex are not exceeded.

9 A certificate issued under regulation 7 or 8 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 6.1 of this Annex;

.2 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 6.1.3 or 6.1.4 of this Annex; or

.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 regulations 6.4.1 and 6.4.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 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.

11 sääntö

Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta[1]

1 Aluksen on toisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevassa satamassa tai rannikon edustalla olevassa terminaalissa alistuttava sellaisen sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamien virkamiesten tarkastuksiin tämän liitteen mukaisten toiminnallisten vaatimusten suhteen, kun on selviä perusteita epäillä, että päällikkö tai miehistö eivät tunne olennaisia alusten aiheuttaman ilman pilaan-

Regulation 11

Port State control on operational requirements[1]

1 A ship when in a port or an offshore terminal 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 pollution by oil.

tumisen ehkäisemiseen liittyviä aluksella suoritettavia menettelytapoja.

2 Tämän säännön 1 kappaleessa kuvatuissa tilanteissa sopimuspuolen on ryhdyttävä sellaisiin toimiin, joilla varmistetaan, että alus ei lähde merelle, ennen kuin tilanne on korjattu tämän liitteen vaatimusten mukaisesti.

3 Tähän sääntöön sovelletaan tämän yleissopimuksen 5 artiklassa määrättyjä satamavaltion valvontaan liittyviä menettelyjä.

4 Minkään tässä säännössä ei saa tulkita rajoittavan sellaisen sopimuspuolen oikeuksia ja velvollisuuksia, joka valvoo tässä yleissopimuksessa nimenomaisesti määrättyjä toiminnallisia vaatimuksia.

2 In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation have 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.

3 LUKU – KAIKKIEN ALUSTEN KONEISTOTILOJA KOSKEVAT VAATIMUKSET

CHAPTER 3 - REQUIREMENTS FOR MACHINERY SPACES OF ALL SHIPS

A OSA RAKENNE

PART A CONSTRUCTION

12 sääntö

Regulation 12

Öljyjäte (liete) säiliöt

Tanks for oil residues (sludge)

1 Jokaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tulee olla koneiston tyyppi ja matkan pituus huomioon ottaen yksi tai useampi tilavuudeltaan riittävä säiliö, joka pystyy vastaanottamaan sellaiset öljyjätteet (lietteet), joita ei muuten pystytä hävittämään tämän liitteen vaatimusten mukaisesti. Tällaisia jätteitä ovat esimerkiksi ne, jotka syntyvät poltto ja voiteluöljyjen puhdistamisen seurauksena ja koneistotiloissa tapahtuvien öljyvuotojen seurauksena.

2 Lietesäiliöihin johtavassa ja niistä tulevassa putkituksessa ei saa olla muuta suoraan laidan yli vievää yhteyttä kuin 13 säännössä tarkoitettu normitettu yhdistelaippa laituriliitintä varten.

3 1 säännön 28 kappaleen 2 kohdassa määriteltyjen 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutettujen alusten öljyjätesäiliöt tulee suunnitella ja rakentaa niin, että ne voidaan puhdistaa ja että jätteet voidaan tyhjentää vastaanottolaitteisiin. 1 säännön 28 kappaleen 1 kohdassa määriteltyjen 31 päivänä joulukuuta

1 Every ship of 400 gross tonnage and above shall be provided with a tank or tanks of adequate capacity, having regard to the type of machinery and length of voyage, to receive the oil residues (sludge) which cannot be dealt with otherwise in accordance with the requirements of this Annex, such as those resulting from the purification of fuel and lubricating oils and oil leakages in the machinery spaces.

2 Piping to and from sludge tanks shall have no direct connection overboard, other than the standard discharge connection referred to in regulation 13.

3 In ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, tanks for oil residues shall be designed and constructed so as to facilitate their cleaning and the discharge of residues to reception facilities. Ships delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1,

1979 tai sitä ennen luovutettujen alusten tulee noudattaa tätä vaatimusta kohtuullisuuden ja käytännöllisyyden rajoissa.

13 sääntö

Normitettu yhdistelaippa laituriliitintä varten

Jotta vastaanottolaitteiston putkisto voitaisiin kytkeä aluksen tyhjennysputkistoon, johon jätteet konehuoneen kuvuista tulevat, molemmissa putkistoissa tulee olla seuraavan taulukon mukainen normitettu yhdistelaippa:

shall comply with this requirement as far as is reasonable and practicable.

Regulation 13

Standard discharge connection

To enable pipes of reception facilities to be connected with the ship's discharge pipeline for residues from machinery bilges and from sludge tanks, both lines shall be fitted with a standard discharge connection in accordance with the following table:

Yhdistelaipan normimitat

Mitoitettava suure	**Mitta**
Ulkohalkaisija	215 mm
Sisähalkaisija	Määräytyy putken ulkohalkaisijan mukaan
Reikäympyrän halkaisija	183 mm
Reiät laipassa	6 halkaisijaltaan 22 mm reikää yllämainitun halkaisijan omaavalle reikäympyrälle yhtä kaukana toisistaan ja jyrsittynä auki laipan ulkoreunaan saakka. Jyrsinnän leveys 22 mm
Laipan paksuus	20 mm
Pultit ja mutterit: määrä ja laatu	6 kpl, jokaisen halkaisija 20 mm ja pituus sopiva
Laippa tulee suunnitella niin, että siihen voidaan liittää putkia, joiden enimmäissisämitta on 125 mm ja laippojen tulee olla terästä tai muuta vastaavaa ainetta ja niissä tulee olla tasapinta. Laipan sekä sen yhteydessä käytetyn öljyä kestävän tiivisteen tulee kestää 600 kPa:n työpaine.	

Standard dimensions of flanges for discharge connections

Description	**Dimension**
Outside diameter	215 mm
Inner diameter	According to pipe outside diameter
Bolt circle diameter	183 mm
Slots in flange	6 holes 22 mm in diameter equidistantly placed on a bolt circle of the above diameter, slotted to the flange periphery. The slot width to be 22 mm
Flange thickness	20 mm
Bolts and nuts: quantity, diameter	6, each of 20 mm in diameter and of suitable length
The flange is designed to accept pipes up to a maximum internal diameter of 125 mm and shall be of steel or other equivalent material having a flat face. This flange, together with a gasket of oil-proof material, shall be suitable for a service pressure of 600 kPa.	

B OSA VARUSTUS

14 sääntö

Öljyn suodatusjärjestelmä

1 Paitsi mitä tämän säännön 3 kappaleessa määrätään, kaikissa bruttovetoisuudeltaan 400–10 000 rekisteritonnin aluksissa tulee olla tämän säännön 6 kappaleen mukainen öljyn suodatusjärjestelmä. Jokaisen aluksen, joka saattaa tyhjentää mereen polttoöljysäiliöissä säilytettyä painolastivettä 16 säännön 2

PART B EQUIPMENT

Regulation 14

Oil filtering equipment

1 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 400 gross tonnage and above but less than 10,000 gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 6 of this regulation. Any such ship which may discharge into the sea ballast water retained in fuel oil

kappaleen mukaisesti, on oltava tämän säännön 2 kappaleen mukainen.

2 Paitsi mitä tämän säännön 3 kappaleessa määrätään, kaikissa bruttovetoisuudeltaan vähintään 10 000 rekisteritonnin aluksissa tulee olla tämän säännön 7 kappaleen mukainen öljyn suodatusjärjestelmä.

3 Hotelli ja varastoalusten jne. kaltaisissa aluksissa, jotka niitä asemapaikan vaihtamiseen tarkoitettuja matkoja, joiden aikana ei kuljeteta lastia, lukuun ottamatta pysyvät paikoillaan, ei tarvitse olla öljyn suodatusjärjestelmää. Tällaisissa aluksissa tulee olla jätevesisäiliö, jonka tilavuuden hallinto katsoo riittävän kaiken öljypitoisen pilssiveden säilyttämiseen aluksella myöhempää vastaanottolaitteisiin tyhjentämistä varten.

4 Hallinnon tulee varmistaa, että bruttovetoisuudeltaan alle 400 rekisteritonnin aluksissa on siinä määrin kuin käytännöllistä laitteet öljyn tai öljypitoisten seosten säilyttämiseen aluksella tai niiden tyhjentämiseen tämän liitteen 15 säännön 6 kappaleen vaatimusten mukaisesti.

5 Hallinto voi myöntää poikkeusluvan tämän säännön 1 ja 2 kappaleen vaatimuksista:

.1 ainoastaan erityisalueilla matkoja tekeville aluksille tai

.2 vuoroliikenteessä oleville kansainvälisen turvallisuussäännöstön mukaisesti sertifioiduille suurnopeusaluksille (tai muuten tämän säännöstön sovellusalaan kokonsa ja laivatyyppinsä puolesta kuuluville aluksille), joiden edestakainen matka-aika on korkeintaan 24 tuntia myös näiden alusten ne matkat mukaan luettuina, joilla ei kuljeteta matkustajia eikä lastia siirryttäessä uuteen kotipaikkaan,

.3 edellä olevien 1 ja 2 kohdan määräykset huomioon ottaen on noudatettava seuraavia ehtoja:

.1 aluksessa on jätevesisäiliö, jonka tilavuuden hallinto katsoo riittävän kaiken öljypitoisen pilssiveden säilyttämiseen aluksella;

.2 kaikki öljypitoinen pilssivesi säilytetään aluksella ja tyhjennetään myöhemmin vastaanottolaitteisiin;

.3 hallinto on määritellyt, että riittävän monissa niistä satamista tai terminaaleista, joissa alus käy, on asianmukaiset laitteet tällaisen

tanks in accordance with regulation 16.2 shall comply with paragraph 2 of this regulation.

2 Except as specified in paragraph 3 of this regulation any ship of 10,000 gross tonnage and above shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph 7 of this regulation.

3 Ships, such as hotel ships, storage vessels, etc., which are stationary except for non-cargo-carrying relocation voyages need not be provided with oil filtering equipment. Such ships shall be provided with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water. All oily bilge water shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

4 The Administration shall ensure that ships of less than 400 gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures or discharge them in accordance with the requirements of regulation 15.6 of this Annex.

5 The Administration may waive the requirements of paragraphs 1 and 2 of this regulation for:

.1 any ship engaged exclusively on voyages within special areas, or

.2 any ship certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft (or otherwise within the scope of this Code with regard to size and design) engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours and covering also non-passenger/cargo-carrying relocation voyages for these ships,

.3 with regard to the provision of subparagraphs .1 and .2 above, the following conditions shall be complied with:

.1 the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

.2 all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

.3 the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient

öljypitoisen pilssiveden vastaanottoa varten;

.4 kun kansainvälisessä öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevassa todistuskirjassa niin edellytetään, on siihen tehtävä merkintä siitä, että alus tekee matkoja ainoastaan erityisalueilla tai on hyväksytty tässä säännössä tarkoitetuksi suurnopeusalukseksi ja että aluksen liikennöintitapa on identifioitu; ja

.5 tyhjennysmäärä, aika ja satama merkitään öljypäiväkirjan I osaan.

6 Tämän säännön 1 kappaleessa tarkoitetun öljyn suodatusjärjestelmän tulee olla hallinnon hyväksymä ja siten suunniteltu, että se varmistaa, että kaiken mereen tyhjennetyn öljypitoisen seoksen öljypitoisuus sen jälkeen, kun se on kulkeutunut järjestelmän läpi, on korkeintaan 15 miljoonasosaa. Tarkastellessaan kyseisten laitteiden suunnittelua hallinnon tulee huomioida järjestön suosittelema erittely.[2]

7 Tämän säännön 2 kappaleessa tarkoitetun öljyn suodatusjärjestelmän on oltava tämän säännön 6 kappaleen mukainen. Lisäksi siinä tulee olla hälytysjärjestelmä, joka osoittaa, milloin tätä tasoa ei pystyä pitämään yllä. Järjestelmässä tulee myös olla mahdollisuus varmistaa öljypitoisten seosten tyhjennyksen automaattinen pysähtyminen, milloin poistoveden öljypitoisuus ylittää 15 miljoonasosaa. Tarkastellessaan kyseisten laitteiden suunnittelua hallinnon tulee huomioida järjestön suosittelema erittely.[2]

C OSA ÖLJYN TYHJENTÄMISEN VALVONTA

15 sääntö

Öljyn tyhjentämisen valvonta

1 Tämän liitteen 4 säännössä sekä tämän säännön 2, 3 ja 6 kappaleessa mainituin poikkeuksin kaikki öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen aluksesta, johon tätä liitettä sovelletaan, on kielletty.

A. Tyhjentäminen erityisalueiden ulkopuolella

number of ports or terminals the ship calls at;

.4 the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special areas or has been accepted as a high-speed craft for the purpose of this regulation and the service is identified; and

.5 the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record Book Part I.

6 Oil filtering equipment referred to in paragraph 1 of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content not exceeding 15 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.

7 Oil filtering equipment referred to in paragraph 2 of this regulation shall comply with paragraph 6 of this regulation. In addition, it shall be provided with alarm arrangement to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements to ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million. In considering the design of such equipment and approvals, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization.[2]

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGE OF OIL

Regulation 15

Control of discharge of oil

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this annex and paragraphs 2, 3, and 6 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships shall be prohibited.

A. Discharges outside special areas

2 Kaikki öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen aluksista, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400, on kielletty, paitsi jos kaikki seuraavat ehdot täyttyvät:

.1 alus kulkee reitillään;

.2 öljypitoinen seos käsitellään öljyn suodatusjärjestelmässä, joka täyttää tämän liitteen 14 säännön vaatimukset;

.3 poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa;

.4 öljypitoinen seos ei ole peräisin öljysäiliöalusten lastinsiirtopumpputilojen kuvuista; ja

.5 öljypitoiseen seokseen ei öljysäiliöalusten kohdalla ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä.

B. Tyhjentäminen erityisalueilla

3 Kaikki öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen aluksista, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400, on kielletty, paitsi jos kaikki seuraavat ehdot ovat täytettyinä:

.1 alus kulkee reitillään;

.2 öljypitoinen seos käsitellään öljynsuodatuslaitteissa, jotka täyttävät tämän liitteen 14 säännön 7 kappaleen vaatimukset;

.3 poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa;

.4 öljypitoinen seos ei ole peräisin öljysäiliöalusten lastinsiirtopumpputilojen kuvuista; ja

.5 öljypitoiseen seokseen ei öljysäiliöalusten kohdalla ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä.

4 Öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen mereen Etelämantereen alueella kielletään.

5 Tämän säännön määräykset eivät estä alusta, jonka matkasta vain osa tapahtuu erityisalueella, suorittamasta tyhjennystä erityisalueen ulkopuolella tämän säännön 2 kappaleen mukaisesti.

C. Kaikkia bruttovetoisuudeltaan alle 400 rekisteritonnin aluksia kaikilla alueilla Etelämantereen aluetta lukuun ottamatta koskevat vaatimukset

6 Aluksissa, joiden bruttovetoisuus on alle 400, tulee öljy ja öljypitoinen seos joko säilyttää aluksessa myöhemmin vastaanottolait-

2 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

.1 the ship is proceeding en route;

.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

.4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

B. Discharges in special areas

3 Any discharge into the sea of oil or oily mixtures from ships of 400 gross tonnage and above shall be prohibited except when all of the following conditions are satisfied:

.1 the ship is proceeding en route;

.2 the oily mixture is processed through an oil filtering equipment meeting the requirements of regulation 14.7 of this Annex;

.3 the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;

.4 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.5 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

4 In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixtures from any ship shall be prohibited.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside a special area in accordance with paragraphs 2 of this regulation.

C. Requirements for ships of less than 400 gross tonnage in all areas except the Antarctic area

6 In the case of a ship of less than 400 gross tonnage, oil and all oily mixtures shall either be retained on board for subsequent

teisiin tyhjennettäväksi tai tyhjentää mereen seuraavien määräysten mukaisesti:

.1 alus kulkee reitillään;
.2 aluksella on toiminnassa hallinnon hyväksymää mallia olevat laitteet, jotka varmistavat, että poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa;

.3 öljypitoinen seos ei ole peräisin öljysäiliöalusten lastinsiirtopumpputilojen kuvuista; ja
.4 öljypitoiseen seokseen ei öljysäiliöalusten kohdalla ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä.

D. Yleiset vaatimukset

7 Kun näkyviä jälkiä öljystä havaitaan veden pinnalla tai sen alla aluksen välittömässä läheisyydessä tai sen vanavedessä, sopimuspuolten hallitusten tulisi, siinä määrin kuin ne kohtuudella siihen pystyvät, pikaisesti tutkia tosiseikat, jotka selvittäisivät sen, onko tämän säännön määräyksiä rikottu. Tutkimuksen piiriin tulisi erityisesti kuulua tuuli ja merenkäyntiolosuhteet, aluksen reitti ja nopeus, muut mahdolliset läheisyydessä olevat näkyvien jälkien aiheuttajat ja kaikki soveltuvat öljyn tyhjentämisen rekisteröintimerkinnät.

8 Missään tyhjennyksessä mereen ei saa olla kemikaaleja tai muita aineita sellaisissa määrissä tai pitoisuuksissa, jotka ovat haitallisia merelliselle ympäristölle, tai kemikaaleja tai muita aineita, jotka on lisätty tarkoituksella kiertää tässä säännössä annettuja tyhjennysehtoja.
9 Sellaiset öljyjätteet, joita ei voi tyhjentää mereen tämän säännön mukaisesti, tulee säilyttää aluksella tai tyhjentää vastaanottolaitteistoihin.

16 sääntö

Öljyn ja painolastiveden erillään pito keulapiikkisäiliössä

1 Tämän säännön 2 kappaleessa mainituin poikkeuksin ei painolastivettä saa kuljettaa missään öljypolttoainesäiliössä 1 säännön 28

discharge to reception facilities or discharged into the sea in accordance with the following provisions :
.1 the ship is proceeding en route;
.2 the ship has in operation equipment of a design approved by the Administration that ensures that the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million;
.3 the oily mixture does not originate from cargo pump room bilges on oil tankers; and

.4 the oily mixture, in case of oil tankers, is not mixed with oil cargo residues.

D. General requirements

7 Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.
8 No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this regulation.
9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 16

Segregation of oil and water ballast and carriage of oil in forepeak tanks

1 Except as provided in paragraph 2 of this regulation, in ships delivered after 31 December 1979, as defined in regulation

kappaleen 2 kohdassa määritellyissä 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutetuissa muissa kuin öljysäiliöaluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 4 000, eikä 1 säännön 28 kappaleen 2 kohdassa määritellyissä 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutetuissa öljysäiliöaluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 150.

2 Jos epätavalliset olosuhteet tai tarve kuljettaa suuria määriä öljypolttoainetta tekevät tarpeelliseksi kuljettaa painolastivettä, joka ei ole puhdasta painolastia, missä tahansa öljypolttoainesäiliössä, tämä painolastivesi tulee tyhjentää vastaanottolaitteistoihin tai mereen tämän liitteen 15 säännön mukaisesti käyttäen varusteita, jotka on eritelty tämän liitteen 14 säännön 2 kappaleessa, ja tästä tulee tehdä merkintä öljypäiväkirjaan.

3 Aluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400 ja joiden rakennussopimus on tehty 1 tammikuuta 1982 jälkeen tai, siinä tapauksessa, ettei rakennussopimusta ole, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä heinäkuuta 1982, öljyä ei saa kuljettaa keulapiikkisäiliössä tai keulatörmäyslaipiosta keulaan päin sijaitsevassa säiliössä.

4 Kaikkien muiden alusten kuin niiden, joihin tämän säännön 1 ja 3 kappaletta sovelletaan, tulee olla mainittujen kappaleiden määräysten mukaisia siinä määrin kuin on kohtuullista ja käytännöllistä.

1.28.2, of 4,000 gross tonnage and above other than oil tankers, and in oil tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, no ballast water shall be carried in any oil fuel tank.

2 Where the need to carry large quantities of oil fuel render it necessary to carry ballast water which is not a clean ballast in any oil fuel tank, such ballast water shall be discharged to reception facilities or into the sea in compliance with regulation 15 of this Annex using the equipment specified in regulation 14.2 of this Annex, and an entry shall be made in the Oil Record Book to this effect.

3 In a ship of 400 gross tonnage and above, for which the building contract is placed after 1 January 1982 or, in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction after 1 July 1982, oil shall not be carried in a forepeak tank or a tank forward of the collision bulkhead.

4 All ships other than those subject to paragraphs 1 and 3 of this regulation shall comply with the provisions of those paragraphs as far as is reasonable and practicable.

17 sääntö

Koneistotilojen toimintoja koskeva öljypäiväkirjan I osa

1 Jokaisessa öljysäiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja jokaisessa aluksessa, jonka vetoisuus on vähintään 400 ja joka ei ole öljysäiliöalus, tulee olla koneistotiloja koskeva öljypäiväkirjan osa I, joko osana aluksen virallista laivapäiväkirjaa tai muuten, jonka tulee olla tämän liitteen III lisäyksessä olevan mallin mukainen.

2 Koneistotiloja koskevaan öljypäiväkirjan I osaan tulee joka kerta tehdä säiliökohtainen merkintä, kun aluksella tapahtuu jokin seuraavista toiminnoista:

.1 painolastin otto öljypolttoainesäiliöön tai

Regulation 17

Oil Record Book, Part I - Machinery space operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book Part I (Machinery Space Operations). The Oil Record Book, whether as a part of the ship's official log-book or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part I shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following machinery space operations takes place in the ship:

.1 ballasting or cleaning of oil fuel tanks;

öljypolttoainesäiliöiden puhdistus;
.2 likaisen painolasti tai pesuveden tyhjentäminen öljypolttoainesäiliöistä;
.3 öljyjätteiden (lietteen ja muiden öljyjätteiden) keruu ja hävittäminen;
.4 pilssiveden, joka on kerääntynyt koneistotiloihin aluksen ollessa satamassa, tyhjennys aluksesta tai muu hävittäminen; ja
.5 polttoöljyn tai irtolastina kuljetettavan voiteluöljyn tankkaus.

3 Jos jokin sellainen öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjennys, joka mainitaan tämän liitteen 4 säännössä, tai vahingossa tapahtuva tai muuten poikkeuksellinen tyhjennys, jota ei sanotussa säännössä mainita poikkeuksena, tapahtuu, öljypäiväkirjan I osaan tulee tehdä merkintä, josta ilmenee tyhjennyksen syy ja olosuhteet.

4 Jokainen tämän säännön 2 kappaleessa mainittu toimenpide tulee täydellisenä ilman viivytystä merkitä öljypäiväkirjan I osaan siten, että kaikki öljypäiväkirjan tätä toimenpidettä koskevat merkinnät tulevat täytetyiksi. Jokaisen öljypäiväkirjaan merkityn toimenpiteen tulee toimenpiteestä vastuussa olevan päällystön jäsenen tai jäsenten allekirjoittaa ja aluksen päällikön tulee allekirjoittaa jokainen täytetty sivu. Öljypäiväkirjan I osan merkintöjen tulee aluksilla, joilla on kansainvälinen öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskeva todistuskirja, olla ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Milloin tehdään merkintöjä sen valtion virallisella kansallisella kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, ne ovat riita ja eroavaisuustapauksissa etusijalla.

5 Kaikki öljyn suodatusjärjestelmän viat tulee merkitä öljypäiväkirjan I osaan.

6 Öljypäiväkirjan I osa tulee pitää sellaisessa paikassa, josta se on helposti saatavilla tarkastusta varten kaikkina kohtuullisina aikoina ja, paitsi miehittämättömissä hinattavissa aluksissa, se tulee pitää aluksella. Öljypäiväkirjan I osa tulee säilyttää kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä lukien.

7 Sopimuspuolen hallituksen toimivaltainen viranomainen voi tarkastaa jokaisen tämän liitteen alaisuuteen kuuluvan aluksen öljypäiväkirjan I osan aluksen ollessa sen satamassa tai rannikon ulkopuolella sijaitsevassa terminaalissa ja voi ottaa jäljennöksen kaikista kir-

.2 discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks;
.3 collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues);
.4 discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces; and
.5 bunkering of fuel or bulk lubricating oil.

3 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

4 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part I, so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an International Oil Pollution Prevention Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 Any failure of the oil filtering equipment shall be recorded in the Oil Record Book Part I.

6 The Oil Record Book Part I, shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

7 The competent authority of the Government of a Party to the present Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in

jan merkinnöistä ja vaatia aluksen päällikköä todistamaan jäljennöksen oikeaksi. Jokainen näin otettu ja päällikön oikeaksi todistama jäljennös aluksen öljypäiväkirjan I osan merkinnästä tulee hyväksyä missä tahansa oikeuskäsittelyssä todistuskappaleena merkinnässä mainitusta asiasta. Asianomaisen viranomaisen tämän kappaleen perusteella suorittama öljypäiväkirjan I osan tarkistus ja oikeaksi todistetun jäljennöksen otto tulee suorittaa niin joutuisasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Oil Record Book Part I shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

4 LUKU – ÖLJYSÄILIÖALUSTEN LASTITILAA KOSKEVAT VAATIMUKSET

CHAPTER 4 - REQUIREMENTS FOR THE CARGO AREA OF OIL TANKERS

A OSA RAKENNE

PART A CONSTRUCTION

18 sääntö

Regulation 18

Erilliset painolastisäiliöt

Segregated Ballast Tanks

1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen luovutetut öljysäiliöalukset, joiden kuollutpaino on vähintään 20 000 tonnia

1 Jokainen 1 säännön 28 kappaleen 4 kohdassa määritelty 1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen luovutettu raakaöljysäiliöalus, jonka kuollutpaino on vähintään 20 000 tonnia, ja jokainen 1 säännön 28 kappaleen 4 kohdassa määritelty 1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen luovutettu tuotesäiliöalus, jonka kuollutpaino on vähintään 30 000 tonnia, tulee varustaa erillisillä painolastisäiliöillä, ja täyttää tämän säännön 2, 3, 4 tai 5 kappaleen asianmukaiset vaatimukset.

2 Erillisten painolastisäiliöiden tilavuus tulee olla niin määritelty, että alus voi toimia turvallisesti painolastissa suoritetuilla matkoilla tarvitsematta turvautua öljysäiliöiden käyttämiseen painolastivettä muutoin paitsi tämän säännön 3 ja 4 kappaleessa mainituin poikkeuksin. Erillisten painolastisäiliöiden tilavuus tulee olla kuitenkin vähintään sellainen, että missä tahansa painolastitilanteessa millä tahansa matkan osalla mukaan luettuna tilanteet, jolloin aluksen paino muodostuu ainoastaan kevytpainosta ja erillisestä painolas-

Oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4, or 5 as appropriate, of this regulation.

2 The capacity of the segregated ballast tanks shall be so determined that the ship may operate safely on ballast voyages without recourse to the use of cargo tanks for water ballast except as provided for in paragraph 3 or 4 of this regulation. In all cases, however, the capacity of segregated ballast tanks shall be at least such that, in any ballast condition at any part of the voyage, including the conditions consisting of lightweight plus segregated ballast only, the ship's draughts and trim can meet the following require-

tista, aluksen syväys ja viippaus täyttävät kaikki seuraavat vaatimukset:

.1 mallireunaan metreinä mitattu syväys keskilaivalla (dm) tulee olla vähintään (ottamatta huomioon mitään aluksen muodonmuutosta):

$d_m = 2,0 + 0,02L$

.2 keula- ja peräpystysuorilla mitattujen syväysten tulee vastata tämän säännön 2 kappaleen 1 kohdassa määritettyä syväystä keskilaivalla (dm), eikä aluksen viippaus perään päin saa olla suurempi kuin 0,015L; ja

.3 peräpystysuoralla mainittu syväys ei saa olla pienempi kuin on tarpeen sen takaamiseksi, että potkuri on/potkurit ovat täysin veden alla.

3 Painolastivettä ei saa kuljettaa öljysäiliössä paitsi:

.1 niillä harvoilla matkoilla, joilla sääolosuhteet ovat niin ankaria, että päällikön mielestä on tarpeellista kuljettaa lisäpainolastivettä öljysäiliöissä aluksen turvallisuuden takaamiseksi; ja

.2 poikkeustapauksissa, joissa öljysäiliöaluksen toiminnan erityisluonteen vuoksi on tarpeen kuljettaa enemmän painolastivettä kuin tämän säännön 2 kappaleessa vaaditaan edellyttäen, että öljysäiliöaluksen kyseinen toiminta kuuluu järjestön määrittelemään poikkeustapausten luokkaan.

Tällainen lisäpainolastivesi tulee käsitellä ja tyhjentää tämän liitteen 34 säännön mukaisesti, ja siitä tulee tehdä merkintä tämän liitteen 36 säännössä tarkoitettuun öljypäiväkirjan II osaan.

4 Tämän säännön 3 kappaleessa sallittu lisäpainolasti saadaan kuljettaa uudessa raakaöljysäiliöaluksen lastisäiliöissä ainoastaan siinä tapauksessa, että säiliöt on raakaöljypesty tämän liitteen 35 säännön mukaisesti ennen lähtöä purkaussatamasta tai terminaalista.

5 Tämän säännön 2 kappaleen määräysten estämättä edellytetään sellaisten öljysäiliöalusten osalta, joiden pituus on vähemmän kuin 150 metriä, että erilliseen painolastiin liittyvät olosuhteet ovat hallinnon hyväksymät.

ments:

.1 the moulded draught amidships (d_m) in metres (without taking into account any ship's deformation) shall not be less than:

$d_m = 2.0 + 0.02L$

.2 the draughts at the forward and after perpendiculars shall correspond to those determined by the draught amidships (dm) as specified in paragraph 2.1 of this regulation, in association with the trim by the stern of not greater than 0.015L; and

.3 in any case the draught at the after perpendicular shall not be less than that which is necessary to obtain full immersion of the propeller(s).

3 In no case shall ballast water be carried in cargo tanks, except:

.1 on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship; and

.2 in exceptional cases where the particular character of the operation of an oil tanker renders it necessary to carry ballast water in excess of the quantity required under paragraph 2 of this regulation, provided that such operation of the oil tanker falls under the category of exceptional cases as established by the Organization.

Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and an entry shall be made in the Oil Record Book Part II referred to in regulation 36 of this Annex.

4 In the case of crude oil tankers, the additional ballast permitted in paragraph 3 of this regulation shall be carried in cargo tanks only if such tanks have been crude oil washed in accordance with regulation 35 of this Annex before departure from an oil unloading port or terminal.

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of this regulation the segregated ballast conditions for oil tankers less than 150 metres in length shall be to the satisfaction of the Administration.

Viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutetut raakaöljysäiliöalukset, joiden kuollutpaino on vähintään 40 000 tonnia

6 Tämän säännön 7 kappaleen määräyksissä mainituin poikkeuksin jokainen 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa määritelty viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutettu raakaöljysäiliöalus, jonka kuollutpaino on vähintään 40 000 tonnia, tulee varustaa erillisillä painolastisäiliöillä, ja aluksen tulee täyttää tämän säännön 2 ja 3 kappaleen vaatimukset.

7 Tämän säännön 6 kappaleessa tarkoitetut raakaöljysäiliöalukset voidaan erillisten painolastisäiliöiden sijasta varustaa tämän liitteen 33 ja 35 säännön mukaisella raakaöljypesujärjestelmällä lastisäiliöiden pesua varten, ellei raakaöljysäiliöalusta ole tarkoitettu kuljettamaan raakaöljypesuun sopimatonta raakaöljyä.

Viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutetut tuotesäiliöalukset, joiden kuollutpaino on vähintään 40 000 tonnia

8 Jokainen 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa määritelty viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutettu tuotesäiliöalus, jonka kuollutpaino on vähintään 40 000 tonnia, tulee varustaa erillisillä painolastisäiliöillä, ja aluksen tulee täyttää tämän säännön 2 ja 3 kappaleen vaatimukset, tai sen on vaihtoehtoisesti käytettävä seuraavien määräysten mukaisia puhtaalle painolastille varattuja säiliöitä:

.1 Tuotesäiliöaluksen yksinomaan tämän liitteen 1 säännön 17 kappaleessa määritellyn, puhtaan painolastin kuljettamiseen tarkoitetun säiliötilavuuden tulee vastata tämän säännön 2 ja 3 kappaleen vaatimuksia.

.2 Puhdasta painolastia varten tarkoitettujen säiliöitä koskevien järjestelyjen ja toiminnallisten menettelytapojen tulee olla hallinnon säätämien vaatimusten mukaisia. Näihin vaatimuksiin tulee sisältyä vähintään kaikki järjestön päätöslauselmalla A.495(XII) hyväksytyt muutetut erillisillä painolastitankeilla varustettuja öljysäiliöaluksia koskevat tekniset tiedot.

.3 Tuotesäiliöaluksella on oltava öljypitoisuusmittari, jonka hallinto on hyväksynyt järjestön suosittamien erittelyjen perusteella ja

Crude oil tankers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

6 Subject to the provisions of paragraph 7 of this regulation every crude oil tanker of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.

7 Crude oil tankers referred to in paragraph 6 of this regulation may, in lieu of being provided with segregated tanks operate with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing in accordance with regulation 33 and 35 of this Annex unless the crude oil tanker is intended to carry crude oil which is not suitable for crude oil washing.

Product carriers of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982

8 Every product carrier of 40,000 tonnes deadweight and above delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation, or alternatively operate with dedicated clean ballast tanks in accordance with the following provisions:

.1 The product carrier shall have adequate tank capacity, dedicated solely to the carriage of clean ballast as defined in regulation 1.17 of this Annex, to meet the requirements of paragraphs 2 and 3 of this regulation.

.2 The arrangements and operational procedures for dedicated clean ballast tanks shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the revised Specifications for Oil Tankers with Dedicated Clean Ballast Tanks adopted by the Organization by resolution A.495(XII).

.3 The product carrier shall be equipped with an oil content meter, approved by the Administration on the basis of specifications

joka tekee mahdolliseksi purettavan painolastiveden öljypitoisuuden valvomisen.[3]

.4 Jokaisessa puhtaalle painolastille varattuja säiliöitä käyttävässä tuotesäiliöaluksessa on oltava puhtaalle painolastivedelle varattujen säiliöiden käyttökäsikirja[4], jossa järjestelmä on yksityiskohtaisesti selostettu ja käyttötavat eritelty. Käsikirjan on oltava hallinnon hyväksymä, ja sen tulee sisältää kaikki tämän säännön 8 kappaleen 2 kohdassa annetut tekniset tiedot. Jos aluksessa tehdään muutos, joka vaikuttaa puhtaalle painolastille varattujen säiliöiden järjestelmään, käyttökäsikirjaa on vastaavasti muutettava.

Erillisillä painolastisäiliöillä varustetuksi öljysäiliöalukseksi hyväksyttävä öljysäiliöalus

9 Öljysäiliöalus, jonka ei tarvitse olla varustettu tämän säännön 1, 6 tai 8 kappaleessa mainituilla erillisillä painolastisäiliöillä, voidaan kuitenkin hyväksyä erillisillä painolastisäiliöillä varustetuksi öljysäiliöalukseksi edellyttäen, että se täyttää tämän säännön 2 ja 3 kappaleen tai tarvittaessa 5 kappaleen vaatimukset.

Erityisillä painolastijärjestelyillä varustetut viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutetut öljysäiliöalukset

10 Erityisillä painolastijärjestelyillä varustetut viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutetut 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa määritellyt öljysäiliöalukset.

.1 Milloin erityisillä painolastijärjestelyillä varustettu viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutettu 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa määritelty öljysäiliöalus on niin rakennettu tai sitä käytetään sillä tavoin, että se joka tilanteessa täyttää tämän säännön 2 kappaleen syväystä ja viippausta koskevat vaatimukset turvautumatta painolastiveden käyttöön, sen on katsottava täyttävän tämän säännön 6 kappaleessa tarkoitetut erillisiä painolastisäiliöitä koskevat vaatimukset edellyttäen, että kaikki seuraavat ehdot täytetään:

.1 käyttötavat ja painolastijärjestelyt ovat hallinnon hyväksymät;

recommended by the Organization, to enable supervision of the oil content in ballast water being discharged.[3]

.4 Every product carrier operating with dedicated clean ballast tanks shall be provided with a Dedicated Clean Ballast Tank Operation[4] Manual detailing the system and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the Specifications referred to in subparagraph 8.2 of this regulation. If an alteration affecting the dedicated clean ballast tank system is made, the Operation Manual shall be revised accordingly.

An oil tanker qualified as a segregated ballast oil tanker

9 Any oil tanker which is not required to be provided with segregated ballast tanks in accordance with paragraphs 1, 6 or 8 of this regulation may, however be qualified as a segregated ballast tanker, provided that it complies with the requirements of paragraphs 2 and 3 or 5 as appropriate, of this regulation.

Oil tankers delivered on or before 1 June 1982 having special ballast arrangements

10 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, having special ballast arrangements.

.1 Where an oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, is so constructed or operates in such a manner that it complies at all times with the draught and trim requirements set out in paragraph 2 of this regulation without recourse to the use of ballast water, it shall be deemed to comply with the segregated ballast tank requirements referred to in paragraph 6 of this regulation, provided that all of the following conditions are complied with:

.1 operational procedures and ballast arrangements are approved by the Administration;

.2 hallinnon ja tämän sopimuksen sopimusosapuolina olevien asianomaisten satamavaltioiden hallitusten välillä on sovittu, milloin syväys ja viippausvaatimusten täyttäminen tapahtuu käyttötoimenpiteellä; ja

.3 kansainväliseen öljyn aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan todistuskirjaan tehdään merkintä siitä, että öljysäiliöaluksessa käytetään erityistä painolastijärjestelyä.

.2 Missään tapauksessa ei painolastivettä saa kuljettaa öljysäiliöissä paitsi niillä poikkeuksellisilla matkoilla, joilla sääolosuhteet ovat niin ankaria, että päällikön mielestä on tarpeellista kuljettaa lisäpainolastivettä lastisäiliöissä aluksen turvallisuuden vuoksi. Tällainen lisäpainolastivesi tulee käsitellä ja tyhjentää noudattaen tämän liitteen 34 sääntöä ja tämän liitteen 29, 31 ja 32 säännön määräysten mukaisesti, ja merkintä tulee tehdä tämän liitteen 36 säännössä tarkoitettuun öljypäiväkirjaan.

.3 Hallinnon, joka on tehnyt tämän säännön 10 kappaleen 1 kohdan 3 alakohdan mukaisen merkinnän todistuskirjaan, tulee ilmoittaa tämän merkinnän yksityiskohdat järjestölle edelleen tämän pöytäkirjan osapuolille tiedotettavaksi.

31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutetut öljysäiliöalukset, joiden kuollutpaino on yli 70 000 tonnia

11 1 säännön 28 kappaleen 2 kohdassa määritellyt 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutetut öljysäiliöalukset, joiden kuollutpaino on vähintään 70 000 tonnia, tulee varustaa erillisillä painolastisäiliöillä, ja aluksen tulee täyttää tämän säännön 2, 3 ja 4 kappaleen tai 5 kappaleen asianmukaiset vaatimukset.

Erillisen painolastin suojainen sijoitus

12 Erillisten painolastitilojen suojainen sijoitus

Jokaisessa 1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen luovutetussa 1 säännön 28 kappaleen 4 kohdassa määritellyssä raakaöljysäiliöaluksessa, jonka kuollutpaino on vähintään 20 000

.2 agreement is reached between the Administration and the Governments of the port States Parties to the present convention concerned when the draught and trim requirements are achieved through an operational procedure; and

.3 the International Oil Pollution Prevention Certificate is endorsed to the effect that the oil tanker is operating with special ballast arrangements.

.2 In no case shall ballast water be carried in oil tanks except on those rare voyages when weather conditions are so severe that, in the opinion of the master, it is necessary to carry additional ballast water in cargo tanks for the safety of the ship. Such additional ballast water shall be processed and discharged in compliance with regulation 34 of this Annex and in accordance with the requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex, and entry shall be made in the Oil Record Book referred to in regulation 36 of this Annex.

.3 An Administration which has endorsed a Certificate in accordance with subparagraph 10.1.3 of this regulation shall communicate to the Organization the particulars thereof for circulation to the Parties to the present Convention.

Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979

11 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with segregated ballast tanks and shall comply with paragraphs 2, 3 and 4 or paragraph 5 as appropriate of this regulation.

Protective location of segregated ballast

12 Protective location of segregated ballast spaces.

In every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above and every product carrier of 30,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in

tonnia, niitä säiliöaluksia lukuun ottamatta, jotka täyttävät 19 säännön vaatimukset, on ne erilliset painolastisäiliöt, jotka täyttävät tämän säännön 2 kappaleen vaatimukset ja jotka on sijoitettu lastisäiliöiden pituudelle, järjestettävä tämän säännön 13, 14 ja 15 kappaleen vaatimusten mukaisesti antamaan tiettyä suojaa öljynpäästöä vastaan pohjakosketuksen tai yhteentörmäyksen sattuessa.

13 Erilliset painolastisäiliöt ja muut lastisäiliöiden pituudella (Lt) sijaitsevat tilat kuin öljysäiliöt on sijoitettava niin, että ne täysin täyttävät seuraavan vaatimuksen:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s > J[L_t(B + 2D)]$$

jossa:
PA_c = jokaisen erillisen painolastisäiliön tai muun tilan kuin öljysäiliön laitalevytyksen pinta-ala neliömetreissä määriteltynä malliviivojen projisoinnin perusteella,
PA_s = jokaisen tällaisen säiliön tai tilan pohjalevytyksen pinta-ala neliömetreissä määriteltynä malliviivojen projisoinnin perusteella,
L_t = lastisäiliöiden keulan ja perän ääripisteiden välinen pituus metreissä,
B = aluksen suurin leveys metreissä sellaisena kuin se on määritelty tämän liitteen 1 säännön 22 kappaleessa,
D = mallikorkeus metreissä mitattuna pystysuoraan kölin yläreunasta varalaitakannen kansipalkin yläpintaan keskilaivan sivulla. Aluksissa, joissa on pyöristetty parras, mallikorkeus on mitattava kansista varalaitalevytyksen jatkoviivojen leikkauspisteeseen ja viivat jatketaan niin kuin parras olisi kulman muotoinen,

J = 0,45 öljysäiliöaluksille, joiden kuollutpaino on 20 000 tonnia, ja 0,30 öljysäiliöaluksille, joiden kuollutpaino on vähintään 200 000 tonnia, tämän säännön 14 kappaleen määräykset huomioon ottaen.
Kuolleenpainon yllä mainittujen arvojen välisille arvoille saadaan J:n arvo lineaarisella interpolaatiolla.
Tässä kappaleessa olevilla symboleilla on tässä säännössä esiintyessään se merkitys, jo-

regulation 1.28.4, except those tankers that meet regulation 19, the segregated ballast tanks required to provide the capacity to comply with the requirements of paragraph 2 of this regulation, which are located within the cargo tank length, shall be arranged in accordance with the requirements of paragraphs 13, 14 and 15 of this regulation to provide a measure of protection against oil outflow in the event of grounding or collision.

13 Segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks within the cargo tanks length (L_t) shall be so arranged as to comply with the following requirement:

$$\Sigma PA_c + \Sigma PA_s \geq J[L_t(B + 2D)]$$

where:
PA_c = the side shell area in square metres for each segregated ballast tank or space other than an oil tank based on projected moulded dimensions,
PA_s = the bottom shell area in square metres for each such tank or space based on projected moulded dimensions,

L_t = length in metres between the forward and after extremities of the cargo tanks,
B = maximum breadth of the ship in metres as defined in regulation 1.22 of this Annex,

D = moulded depth in metres measured vertically from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side amidships. In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design
J = 0.45 for oil tankers of 20,000 tonnes deadweight, 0.30 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight and above, subject to the provisions of paragraph 14 of this regulation.

For intermediate values of deadweight the value of J shall be determined by linear interpolation.
Whenever symbols given in this paragraph appear in this regulation, they have the mean-

ka niille on tässä kappaleessa annettu.

14 Öljysäiliöaluksille, joiden kuollutpaino on vähintään 200 000 tonnia, voidaan J:n arvoa pienentää seuraavasti:

$$J_{pienennettynä} = [J - (a - \frac{Oc + Os}{4O_A})] \text{ tai } 0{,}2 \text{ (suurempaa käytetään)}$$

jossa:

a = 0,25 öljysäiliöaluksille, joiden kuollutpaino on 200 000 tonnia,

a = 0,40 öljysäiliöaluksille, joiden kuollutpaino on 300 000 tonnia,

a = 0,50 öljysäiliöaluksille, joiden kuollutpaino on vähintään 420 000 tonnia.

Kuolleenpainon yllä mainittujen arvojen välisille arvoille saadaan a:n arvo lineaarisella interpolaatiolla.

O_c = määriteltynä tämän liitteen 25 säännön 1 kappaleen 1 kohdassa,

O_s = määriteltynä tämän liitteen 25 säännön 1 kappaleen 2 kohdassa,

O_A = tämän liitteen 26 säännön 2 kappaleen määräysten mukainen sallittu öljyn ulosvuotomäärä.

15 Erillisille painolastisäiliöille ja muille tiloille kuin öljysäiliöille PAc ja PAs-arvoja määriteltäessä on sovellettava seuraavaa:

.1 varalaidan täyteen korkeuteen tai kannesta kaksoispohjan päälle ulottuvan sivusäiliön tai muun tilan vähimmäisleveyden on oltava vähintään kaksi metriä. Leveys on mitattava aluksen sisäpuolella sen varalaidasta suorakulmaisesti keskiviivaan. Pienemmän leveyden kohdalla sivusäiliötä tai tilaa ei oteta huomioon PAc suoja-aluetta määriteltäessä; ja

.2 jokaisen kaksoispohjasäiliön tai tilan pienimmän pystysuoran korkeuden on oltava pienempi luvuista B/15 tai kaksi metriä. Pienemmän korkeuden kohdalla pohjasäiliötä tai tilaa ei oteta huomioon PAs suoja-aluetta määriteltäessä.

Sivu ja kaksoispohjasäiliöiden vähimmäisleveys ja -korkeus on mitattava pallealueen ulkopuolelta, ja vähimmäisleveys on lisäksi mitattava pyöristettyn parrasalueen ulkopuolelta.

ing as defined in this paragraph.

14 For tankers of 200,000 tonnes deadweight and above the value of J may be reduced as follows:

$$J_{reduced} = [J - (a - \frac{Oc + Os}{4O_A})] \text{ or } 0.2 \text{ whichever is greater}$$

where:

a = 0.25 for oil tankers of 200,000 tonnes deadweight,

a = 0.40 for oil tankers of 300,000 tonnes deadweight,

a = 0.50 for oil tankers of 420,000 tonnes deadweight and above.

For intermediate values of deadweight the value of *a* shall be determined by linear interpolation.

O_c = as defined in regulation 25.1.1 of this Annex,

O_s = as defined in regulation 25.1.2 of this Annex,

O_A = the allowable oil outflow as required by regulation 26.2 of this Annex.

15 In the determination of PA_c and PA_s for segregated ballast tanks and spaces other than oil tanks the following shall apply:

.1 the minimum width of each wing tank or space either of which extends for the full depth of the ship's side or from the deck to the top of the double bottom shall be not less than 2 metres. The width shall be measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline. Where a lesser width is provided the wing tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_c; and

.2 the minimum vertical depth of each double bottom tank or space shall be B/15 or 2 metres, whichever is the lesser. Where a lesser depth is provided the bottom tank or space shall not be taken into account when calculating the protecting area PA_s.

The minimum width and depth of wing tanks and double bottom tanks shall be measured clear of the bilge area and, in the case of minimum width, shall be measured clear of any rounded gunwale area.

19 sääntö

6 päivänä heinäkuuta 1996 tai sen jälkeen luovutettujen öljysäiliöalusten kaksoisrunkoja ja kaksoispohjia koskevat vaatimukset

1 Tämä sääntö koskee 6 päivänä heinäkuuta 1996 tai sen jälkeen luovutettuja 1 säännön 28 kappaleen 6 kohdassa määriteltyjä öljysäiliöaluksia, joiden kuollutpaino on vähintään 600 tonnia seuraavasti:

2 Jokaisen öljysäiliöaluksen, jonka kuollutpaino on vähintään 5 000 tonnia, tulee:

.1 olla 18 säännön 12–15 kappaleiden soveltuvien osien sijasta tämän säännön 3 kappaleen vaatimusten mukainen, elleivät tämän säännön 4 ja 5 kappaleen määräykset sitä koske; ja

.2 olla soveltuvin osin 28 säännön 6 kappaleen mukainen.

3 Lastisäiliön koko pituus on suojattava painolastisäiliöillä tai tiloilla, jotka eivät ole öljynkuljetussäiliöitä, seuraavasti:

.1 Aluksen kylkeen ulottuvat säiliöt tai tilat

Aluksen kylkeen ulottuvien säiliöiden tai tilojen tulee ulottua aluksen sivun koko syvyydeltä tai kaksoispohjan päältä ylimpään kanteen pyöristettyä parrasta lukuun ottamatta, jos aluksessa sellainen on. Säiliöt tai tilat tulee järjestää niin, että lastisäiliöt ovat sivulevytyksen jatkoviivan sisäpuolella joka kohdassa kyseisestä viivasta vähintään etäisyydellä w, joka kaavion 1 osoittamalla tavalla mitataan mistä tahansa leikkauspisteestä suorakulmaisesti levytykseen, kuten alla eritellään:

$$w = 0{,}5 + \frac{DW}{20\,000} \quad \text{(m), tai}$$

w = 2,0 m (pienempää arvoa käytetään).

w:n vähimmäisarvo on = 1,0 m.

.2 Kaksoispohjasäiliöt tai tilat

Missä tahansa leikkauspisteessä kunkin kaksoispohjalla varustetun säiliön tai tilan syvyyden on oltava sellainen, että kaavion 1 mukainen lastitilojen pohjan ja pohjalevytyksen jatkoviivan välinen suorakulmaisesti mitattu etäisyys h on vähintään alla olevan erittelyn mukainen:

Regulation 19

Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered on or after 6 July 1996

1 This regulation shall apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, as follows:

2 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above shall:

.1 in lieu of paragraphs 12 to 15 of regulation 18, as applicable, comply with the requirements of paragraph 3 of this regulation unless it is subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation; and

.2 comply, if applicable, with the requirements of regulation 28.6.

3 The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

.1 Wing tanks or spaces

Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than the distance w which, as shown in figure 1 is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20,\,000} \quad \text{(m), or}$$

w = 2.0 m, whichever is the lesser.

The minimum value of w = 1.0 m.

.2 Double bottom tanks or spaces

At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

h = B/15 (m) tai

h = 2,0 m (pienempää arvoa käytetään). vähimmäisarvo on h = 1.0 m.

.3 Kuvun taipeen alue tai alueet, joissa ei ole selvästi määriteltyä kuvun taivetta

Milloin etäisyydet h ja w eivät ole yhtäsuuret, etäisyydellä w on etusija tasoilla, jotka ovet enemmän kuin 1,5 x h perustason yläpuolella, kuten kaaviosta 1 näkyy.

.4 Painolastisäiliöiden kokonaistilavuus

Raakaöljysäiliöaluksissa, joiden kuollutpaino on vähintään 20 000 tonnia, ja tuotesäiliöaluksissa, joiden kuollutpaino on vähintään 30 000 tonnia, aluksen kylkeen ulottuvien säiliöiden, kaksoispohjalla varustettujen säiliöiden sekä keula ja peräpiikkisäiliöiden kokonaistilavuuden on oltava vähintään sama kuin tämän liitteen 18 säännön vaatimusten täyttämiseen tarvittavien erillisten painolastisäiliöiden tilavuus. 18 säännön vaatimusten täyttämiseen käytettävät aluksen kylkeen ulottuvat säiliöt tai tilat ja kaksoispohjalla varustetut säiliöt on sijoiteltava niin yhdenmuotoisesti kuin käytännöllistä lastisäiliön koko pituudelle. Rungon pitkittäispalkkien taipumusjännityksen, viippauksen jne. vähentämiseksi aluksen mihin tahansa kohtaan voidaan sijoittaa lisätilaa erillistä painolastia varten.

.5 Lastisäiliöiden tyhjennyskaivot

Lastisäiliöiden tyhjennyskaivot voidaan ulottaa kaksoispohjaan etäisyyden h määrittämän rajaviivan alle edellyttäen, että kyseiset kaivot ovat niin pieniä kuin käytännöllistä ja että etäisyys pohjakaivon ja pohjalevytyksen välillä on vähintään 0,5h.

.6 Painolasti ja lastiputkisto

Painolastiputkistoa ja muuta putkistoa, kuten painolastisäiliöiden koetin ja tuuletusputkistoa, ei saa vetää lastisäiliöiden läpi. Lastiputkistoa ja samankaltaisia lastisäiliöiden putkistoja ei saa vetää painolastisäiliöiden läpi. Tästä vaatimuksesta voidaan myöntää poikkeuslupia lyhyille putkistoille edellyttäen, että ne on täysin hitsattu tai samanarvoisesti käsitelty.

4 Seuraava koskee kaksoispohjalla varustettuja säiliöitä tai tiloja:

.1 Tämän säännön 3 kappaleen 2 kohdan perusteella vaadittavia kaksoispohjalla varus-

h = B/15 (m) or

h = 2.0 m, whichever is the lesser. The minimum value of h = 1.0 m.

.3 Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding 1.5h above the baseline as shown in figure 1.

.4 The aggregate capacity of ballast tanks

On crude oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above and product carriers of 30,000 tonnes deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and after peak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 18 of this Annex. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 18 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc., may be located anywhere within the ship.

.5 Suction wells in cargo tanks

Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than 0.5h.

.6 Ballast and cargo piping

Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded or equivalent.

4 The following applies for double bottom tanks or spaces:

.1 Double bottom tanks or spaces as required by paragraph 3.2 of this regulation

tettuja säiliöitä tai tiloja ei tarvita, mikäli säiliöalus on suunniteltu niin, ettei lastin ja meren välille rajapinnan muodostavaan pohjalevytykseen vaikuttava lastin ja höyrynpaine ylitä seuraavalla kaavalla ilmaistavaa ulkoista hydrostaattista vedenpainetta:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p \leq dn \times \rho s \times g$$

jossa:
h_c = pohjalevytyksen kanssa yhteydessä olevan lastin korkeus metreinä,
ρ_c = lastin enimmäistiheys kilogrammoina kuutiometriä kohti,
d_n = vähin toimintasyväys missä tahansa odotettavissa olevissa purkausolosuhteissa,
ρ_s = veden tiheys kilogrammoina kuutiometriä kohti,
p = lastisäiliön paine/tyhjiöventtiilin ilmanpaineen ylittävä enimmäispaine (venttiilipaine) pascaleina,

f = turvallisuuskerroin = 1,1,
g = painovoiman standardikiihtyvyys (9,81 m/s^2).

.2 Kaikki vaakasuorat väliseinät, joita tarvitaan edellä olevien vaatimusten täyttämiseen, tulee sijoittaa korkeudelle, joka on vähintään B/6 tai 6 m (pienempää arvoa käytetään) mutteі yli 0,6D perustason yläpuolella, jolloin D on mallikorkeus keskilaivassa.

.3 Aluksen kylkeen ulottuvien säiliöiden tai tilojen sijainnin tulee olla sellainen kuin tämän säännön 3 kappaleen 1 kohdassa määritellään, paitsi että tasolla, joka on alle 1,5h perustason yläpuolella, jolloin h on määritelty tämän säännön 3 kappaleen 2 kohdan mukaisesti, lastisäiliön rajaviiva voi olla pystysuora alas pohjalevytykseen, kuten kaaviossa 2 näytetään.

5 Myös muita öljysäiliöalusten suunnittelu ja rakennusmenetelmiä voidaan hyväksyä vaihtoehtoina tämän säännön 3 kappaleessa esitetyille vaatimuksille edellyttäen, että kyseiset menetelmät varmistavat vähintään samantasoisen suojan öljypäästöjä vastaan pohjakosketus tai törmäystilanteessa ja että meriympäristön suojelukomitea on ne periaatteessa hyväksynyt järjestön[5] laatimien ohjeiden perusteella.

6 Kaikkien öljysäiliöalusten, joiden kuollutpaino on alle 5 000 tonnia, on oltava tämän

may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

$$f \times h_c \times \rho_c \times g + p \leq d_n \times \rho_s \times g$$

where:
h_c = height of cargo in contract with the bottom shell plating in metres
ρ_c = maximum cargo density in kg/m^3

d_n = minimum operating draught under any expected loading condition in metres
ρ_s = density of seawater in kg/m^3

p = maximum set pressure above atmospheric pressure (gauge pressure) of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in Pa
f = safety factor = 1.1
g = standard acceleration of gravity (9.81 m/s^2)

.2 Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height not less than B/6 or 6 m, whichever is the lesser, but not more than 0.6D, above the baseline where D is the moulded depth amidships.

.3 The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph 3.1 of this regulation except that, below a level 1.5 h above the baseline where h is as defined in paragraph 3.2 of this regulation, the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

5 Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph 3 of this regulation, provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on guidelines developed by the Organization.[5]

6 Every oil tanker of less than 5,000 tonnes deadweight shall comply with paragraphs 3

säännön 3 ja 4 kappaleiden mukaisia, tai:

.1 niissä on oltava vähintään niin korkeat kaksoispohjalla varustetut säiliöt tai tilat, että tämän säännön 3 kappaleen 2 kohdassa eritelty etäisyys h täyttää seuraavat ehdot:

h = B/15 (m)

jossa h:n vähimmäisarvo on = 0,76 m;

kuvun taipeen siinä alueessa (niissä alueissa), joissa (joissa) ei ole selvästi määriteltyä kuvun taivetta, lastisäiliön rajaviiva on samansuuntainen kuin aluksen keskikohdan tasopohja, kuten kaaviossa 3 esitetään; ja

.2 niiden lastisäiliöt on järjestetty niin, ettei yhdenkään lastisäiliön tilavuus ylitä 700 m3, ellei aluksen kylkeen ulottuvia säiliöitä tai tiloja ole järjestetty tämän säännön 3 kappaleen 1 kohdan mukaisesti ja elleivät ne ole seuraavan mukaisia:

$w = 0{,}4 + \frac{2{,}4DW}{20\,000}$ (m) jossa w:n vähimmäisarvo on = 0,76 m.

7 Öljyä ei saa kuljettaa missään tilassa, joka ulottuu ihmishengen turvallisuudesta merellä, sellaisena kuin se on muutettuna, vuonna 1974 tehdyn ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen II-1 luvun 11 säännön mukaisesti sijoitetusta törmäyslaipiosta eteenpäin. Öljysäiliöalus, jolta ei vaadita mainitun säännön mukaista törmäyslaipiota, ei saa kuljettaa öljyä missään tilassa, joka ulottuu eteenpäin keskiviivaan nähden kohtisuorasta poikittaistasosta, joka on sijoitettu ikään kuin se olisi mainitun säännön mukaisesti sijoitettu törmäyslaipio.

8 Hyväksyessään tämän säännön määräysten mukaisesti rakennettavien öljysäiliöalusten suunnittelun ja rakenteen hallintojen tulee ottaa asianmukaisesti huomioon yleiset turvallisuusnäkökohdat aluksen kylkeen ulottuvien säiliöiden tai tilojen huoltotarve ja tarkastukset mukaan luettuna.

and 4 of this regulation, or shall:

.1 at least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph 3.2 of this regulation, complies with the following:

h = B/15 (m)

with a minimum value of h = 0.76 m;

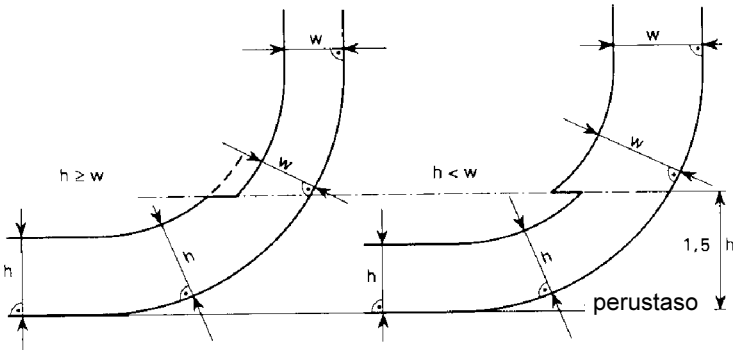
in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in figure 3; and

.2 be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m^3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph 3.1 of this regulation, complying with the following:

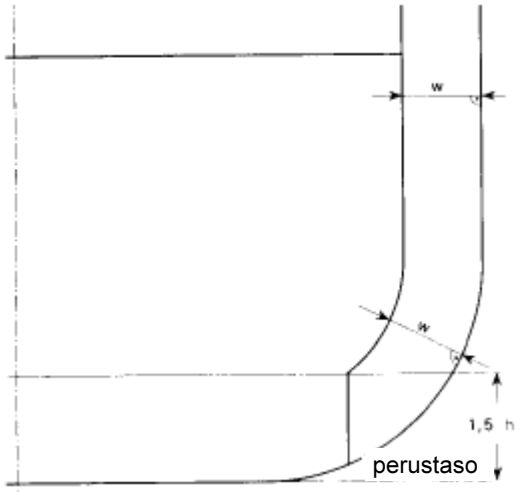
$w = 0.4 + \frac{2.4DW}{20\,000}$ (m) with a minimum value of w = 0.76 m.

7 Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead located in accordance with that regulation.

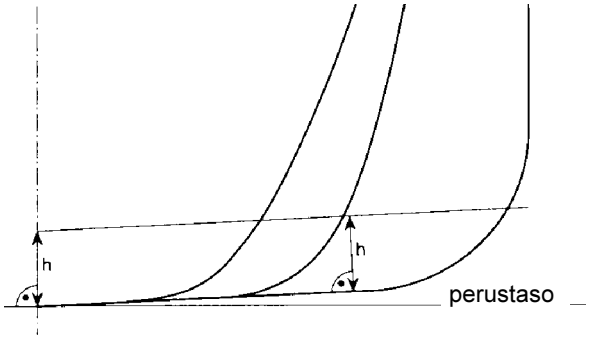
8 In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with the provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.



Kaavio 1 – ***Lastisäiliöiden rajaviivat 3 kappaletta varten***



Kaavio 2 – Lastisäiliöiden rajaviivat 4 kappaletta



Kaavio 3 – Lastisäiliöiden rajaviivat 6 kappaletta varten

20 sääntö

Ennen 6 päivää heinäkuuta 1996 luovutettujen öljysäiliöalusten kaksoisrunkoja ja kaksoispohjia koskevat vaatimukset

1 Ellei erikseen toisin edellytetä, tämä sääntö:

.1 koskee tämän liitteen 1 säännön 28 kappaleen 5 kohdassa määriteltyjä ennen 6 päi-

Regulation 20

Double hull and double bottom requirements for oil tankers delivered before 6 July 1996

1 Unless expressly provided otherwise this regulation shall:

.1 apply to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above, which are delivered

vää heinäkuuta 1996 luovutettuja öljysäiliöaluksia, joiden kuollutpaino on vähintään 5 000 tonnia;

.2 ei koske 19 ja 28 säännön mukaisia 28 kappaleen 6 kohdassa tarkoitettuja ja tämän liitteen 1 säännön 28 kappaleen 5 kohdassa määriteltyjä ennen 6 heinäkuuta 1996 luovutettuja öljysäiliöaluksia; eikä

.3 edellä olevan 1 kohdan piiriin kuuluvia, tämän liitteen 19 säännön 3 kappaleen 1 ja 2 kohdan tai tämän liitteen 19 säännön 4 tai 5 kappaleen mukaisia öljysäiliöaluksia sillä poikkeuksella, ettei lastisäiliöiden rajapintojen ja aluksen kylki ja pohjalevytyksen välimatkaa koskevaa vaatimusta tarvitse joka suhteessa täyttää. Siinä tapauksessa kylkisuojan etäisyyksien tulee vähintään vastata kansainvälisen kemikaalialussäännöstössä 2 tyypin lastisäiliöiden sijoittamista koskevia etäisyyksiä, ja pohjan suojaetäisyyden on keskilinjalla oltava tämän liitteen 18 säännön 15 kappaleen 2 kohdan mukainen.

2 Tässä säännössä:

.1 ”Raskas dieselöljy” tarkoittaa laivadieselöljyä, sellaisia dieselöljyjä kuitenkaan lukuun ottamatta, joista enemmän kuin 50 % tilavuudesta tislautuu alle 340 °C:n lämpötilassa järjestön hyväksymällä menetelmällä[6] testattaessa.

.2 ”Polttoöljy” tarkoittaa sellaisia raakaöljyn raskaita tisleitä tai tähteitä tai tällaisten aineksien seoksia, jotka ovat tarkoitetut käytettäviksi polttoaineina lämmön tai energian tuottamisessa ja jotka laadultaan vastaavat järjestön hyväksyttävänä pitämää erittelyä[7].

3 Tässä säännössä öljysäiliöalukset jaetaan seuraaviin luokkiin:

.1 ”1 luokan öljysäiliöalus” tarkoittaa öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 20 000 tonnia ja joka kuljettaa lastinaan raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä tai voiteluöljyä, sekä öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 30 000 tonnia ja joka kuljettaa muuta kuin edellä mainittua öljyä, ja joka ei täytä 1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen luovutetuille öljysäiliöaluksille asetettuja vaatimuksia sellaisina kuin ne on määritelty tämän liitteen 1 säännön 28 kappaleen 4 kohdassa;

.2 ”2 luokan öljysäiliöalus” tarkoittaa öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään

before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and

.2 not apply to oil tankers complying with regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6, which are delivered before 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.5 of this Annex; and

.3 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulation 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.

2 For the purpose of this regulation:

.1 “Heavy diesel oil” means diesel oil other than those distillates of which more than 50 per cent by volume distils at a temperature not exceeding 340ºC when tested by the method acceptable to the Organization.[6]

.2 “Fuel oil” means heavy distillates or residues from crude oil or blends of such materials intended for use as a fuel for the production of heat or power of a quality equivalent to the specification acceptable to the Organization.[7]

3 For the purpose of this regulation, oil tankers are divided into the following categories:

.1 “Category 1 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which does not comply with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex;

.2 “Category 2 oil tanker” means an oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and

20 000 tonnia ja joka kuljettaa lastinaan raakaöljyä, polttoöljyä, raskasta dieselöljyä tai voiteluöljyä, sekä öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 30 000 tonnia ja joka kuljettaa muuta kuin edellä mainittua öljyä, ja joka täyttää 1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen luovutetuille öljysäiliöaluksille asetetut vaatimukset sellaisina kuin ne on määritelty tämän liitteen 1 säännön 28 kappaleen 4 kohdassa; ja

.3 ”3 luokan öljysäiliöalus” tarkoittaa öljysäiliöalusta, jonka kantavuus on vähintään 5 000 tonnia mutta pienempi kuin tämän kappaleen 1 ja 2 kohdan määritelmissä mainitut kantavuudet.

4 Öljysäiliöaluksen, jota tämä sääntö koskee, on oltava 19 säännön 2–5, 7 ja 8 kappaleen sekä 28 säännön mukainen tämän liitteen 28 säännön 6 kappaleen osalta viimeistään 5 päivänä huhtikuuta 2005 tai aluksen luovutuksen vuosipäivänä seuraavassa taulukossa ilmaistavana vuonna:

above carrying crude oil, fuel oil, heavy diesel oil or lubricating oil as cargo, and of 30,000 tonnes deadweight and above carrying oil other than the above, which complies with the requirements for oil tankers delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4 of this Annex; and

.3 “Category 3 oil tanker” means an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above but less than that specified in subparagraph 1 or 2 of this paragraph.

4 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the requirements of paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 of this Annex not later than 5 April 2005 or the anniversary of the date of delivery of the ship on the date or in the year specified in the following table:

Öljysäiliöaluksen luokka	**Päivämäärä tai vuosi**
1 luokka	5 päivänä huhtikuuta 2005, jos alus on luovutettu viimeistään 5 päivänä huhtikuuta 1982
	2005, jos alus on luovutettu 5 huhtikuuta 1982 jälkeen
2 luokka ja 3 luokka	5 päivänä huhtikuuta 2005, jos alus on luovutettu viimeistään 5 päivänä huhtikuuta 1977
	2005 , jos alus on luovutettu 5 päivänä huhtikuuta 1977 jälkeen, mutta ennen 1 päivää tammikuuta 1978
	2005 , jos alus on luovutettu 5 päivänä huhtikuuta 1977 jälkeen, mutta ennen 1 päivää tammikuuta 1978
	2006, jos alus on luovutettu vuosina 1978 ja 1979
	2006, jos alus on luovutettu vuosina 1978 ja 1979
	2007, jos alus on luovutettu vuosina 1980 ja 1981
	2007, jos alus on luovutettu vuosina 1980 ja 1981
	2008, jos alus on luovutettu vuonna 1982
	2009, jos alus on luovutettu vuonna 1983
	2010, jos alus on luovutettu vuonna 1984 tai sen jälkeen

Category of oil tanker	Date or year
Category 1	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1982 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1982
Category 2 and Category 3	5 April 2005 for ships delivered on 5 April 1977 or earlier 2005 for ships delivered after 5 April 1977 but before 1 January 1978 2006 for ships delivered in 1978 and 1979 2007 for ships delivered in 1980 and 1981 2008 for ships delivered in 1982 2009 for ships delivered in 1983 2010 for ships delivered in 1984 or later

5 Tämän säännön 4 kappaleen määräyksistä huolimatta hallinto voi sallia sellaisen 2 tai 3 luokan öljysäiliöaluksen, jota ei käytetä öljyn kuljettamiseen ja jossa on vain koko lastisäiliön pituiset kaksoispohjat tai kaksoiskyljet tai koko lastisäiliön pituiset kaksoisrunkotilat, joita ei käytetä öljyn kuljettamiseen, mutta joka ei täytä tämän säännön 1 kappaleen 3 kohdan määräyksistä vapauttavaan poikkeuslupaan tarvittavia ehtoja, jatkaa toimintaansa tämän säännön 4 kappaleessa eritellyn päivämäärän jälkeen edellyttäen, että:

.1 alus oli käytössä 1 päivänä heinäkuuta 2001;

.2 hallinto katsoo virallisista asiakirjoista tarkistamalla, että alus oli edellä eriteltyjen ehtojen mukainen;

.3 aluksen edellä eritellyt olosuhteet eivät ole muuttuneet; ja

.4 kyseinen jatkuva toiminta ei jatku sen päivämäärän jälkeen, jona alus saavuttaa 25 vuoden iän luovutuspäivästään luettuna.

6 Öljysäiliöaluksen, joka kuuluu 2 tai 3 luokkaan ja joka on vähintään 15 vuoden ikäinen luovutuspäivästään luettuna, tulee olla Meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.94(46) hyväksytyn kunnonarviointijärjestelmän sellaisena kuin se on muutettuna mukainen edellyttäen, että tällaiset muutokset hyväksytään, tulevat voimaan ja pannaan täytäntöön liitteeseen sovellettavaa muutosmenettelyä koskevan tämän yleissopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.

5 Notwithstanding the provisions of paragraph 4 of this regulation, in the case of a Category 2 or 3 oil tanker fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.3 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:

.1 the ship was in service on 1 July 2001;

.2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;

.3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and

.4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

6 A Category 2 or 3 oil tanker of 15 years and over after the date of its delivery shall comply with the Condition Assessment Scheme adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.94(46), as amended, provided that such amendments shall be adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article 16 of the present Convention relating to amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

7 Hallinto voi sallia 2 tai 3 luokan öljysäiliöaluksen toiminnan jatkumisen tämän säännön 4 kappaleessa määritellyn päivämäärän jälkeen, jos hallinto katsoo, että kunnonarviointijärjestelmän hyväksyttävät tulokset takaavat, että alus kykenee jatkamaan kyseistä toimintaansa edellyttäen, ettei toiminta jatku aluksen luovutuspäivän vuonna 2015 olevan vuosipäivän jälkeen tai sen päivämäärän jälkeen, jona alus saavuttaa 25 vuoden iän luovutuspäivästä luettuna (aiempaa päivämäärää sovelletaan).

8 .1 Sen sopimusosapuolen hallinto, joka sallii tämän säännön 5 kappaleen soveltamisen taikka sallii, keskeyttää, peruuttaa tai kieltää tämän säännön 7 kappaleen soveltamisen sellaiselta alukselta, joka on oikeutettu käyttämään sen lippua, tiedottaa välittömästi järjestölle yksityiskohdat, jotka järjestön tulee saattaa sopimuspuolille tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

.2 Sopimusosapuoli on oikeutettu epäämään pääsyn lainkäyttövallassaan oleviin satamiin tai rannikon edustalla oleviin terminaaleihin niiltä öljysäiliöaluksilta, jotka toimivat:

.1 tämän säännön 5 kappaleen määräysten mukaisesti aluksen luovutuksen vuonna 2015 olevan vuosipäivän jälkeen; tai

.2 tämän säännön 7 kappaleen mukaisesti.

Tällaisissa tapauksissa kyseinen sopimuspuoli tiedottaa järjestölle yksityiskohdat, jotka järjestön tulee saattaa sopimuspuolille tiedoksi.

7 The Administration may allow continued operation of a Category 2 or 3 oil tanker beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, provided that the operation shall not go beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015 or the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery, whichever is the earlier date.

8 .1 The Administration of a Party to the present Convention which allows the application of paragraph 5 of this regulation, or allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 7 of this regulation, to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

.2 A Party to the present Convention shall be entitled to deny entry into the ports or offshore terminals under its jurisdiction of oil tankers operating in accordance with the provisions of:

.1 paragraph 5 of this regulation beyond the anniversary of the date of delivery of the ship in 2015; or

.2 paragraph 7 of this regulation.

In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

21 sääntö

Raskasöljyä lastina kuljettavien öljysäiliöalusten öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäiseminen

1 Tämä sääntö:

.1 koskee luovutuspäivästä riippumatta öljysäiliöaluksia, joiden kuollutpaino on vähintään 600 tonnia ja jotka kuljettavat lastina raskasöljyä; ja

.2 ei koske niitä edellä 1 kohdan piiriin kuuluvia öljysäiliöaluksia, jotka ovat tämän liitteen 19 säännön 3 kappaleen 1 ja 2 kohdan tai tämän liitteen 19 säännön 4 tai 5 kappaleen

Regulation 21

Prevention of oil pollution from oil tankers carrying heavy grade oil as cargo

1 This regulation shall:

.1 apply to oil tankers of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo regardless of the date of delivery; and

.2 not apply to oil tankers covered by subparagraph 1 above which comply with regulations 19.3.1 and 19.3.2 or 19.4 or 19.5 of this Annex, except that the requirement for

mukaisia sillä poikkeuksella, ettei lastisäiliöiden rajojen ja aluksen kylki tai pohjalevytysten välisiä vähimmäisetäisyyksiä koskevaa vaatimusta tarvitse joka suhteessa noudattaa. Siinä tapauksessa kylkien suojauksen etäisyyksien tulee vähintään vastata 2 tyypin lastisäiliöiden sijoittamista koskevia kansainvälisen kemikaalialussäännöstön etäisyyksiä, ja pohjan suojauksen etäisyyden on keskilinjalla oltava tämän liitteen 18 säännön 15 kappaleen 2 kohdan mukainen.

2 Tässä säännössä ”raskasöljy” tarkoittaa mitä tahansa seuraavista:

.1 raakaöljyjä, joiden tiheys 15 °C:n lämpötilassa on vähintään 900 kg/m^3;

.2 polttoöljyjä, joiden tiheys 15 °C:n lämpötilassa on vähintään 900 kg/m^{3}s tai joiden kinemaattinen viskositeetti 50 °C:n lämpötilassa on vähintään 180 mm^2/s; tai

.3 bitumia, tervaa ja niiden emulsioita.

3 Öljysäiliöaluksen, jota tämä sääntö koskee, on oltava tämän säännön 4–8 kappaleen määräysten sekä 20 säännön soveltuvien määräysten mukainen.

4 Tämän säännön 5, 6 ja 7 kappaleen määräysten perusteella öljysäiliöaluksen, jota tämä sääntö koskee, tulee:

.1 jos sen kuollutpaino on vähintään 5 000 tonnia, olla tämän liitteen 19 säännön vaatimusten mukainen viimeistään 5 päivänä huhtikuuta 2005; tai

.2 jos sen kuollutpaino on vähintään 600 tonnia mutta vähemmän kuin 5 000 tonnia, olla varustettu sekä tämän liitteen 19 säännön 6 kappaleen 1 kohdan mukaisilla kaksoispohjalla varustetuilla säiliöillä tai tiloilla että aluksen kylkeen ulottuvilla säiliöillä tai tiloilla, jotka on järjestetty 19 säännön 3 kappaleen 1 kohdan mukaisesti ja jotka ovat 19 säännön 6 kappaleen 2 kohdassa tarkoitetun, etäisyyttä *w* koskevan vaatimuksen mukaiset viimeistään aluksen luovutuspäivän vuosipäivänä vuonna 2008.

5 Hallinto voi sallia sellaisen, kuollutpainoltaan vähintään 5 000 tonnin öljysäiliöaluksen, jota käytetään raskasöljyn kuljettamiseen ja jossa on vain koko lastisäiliön pituiset kaksoispohjat tai kaksoiskyljet tai koko lastisäiliön pituiset kaksoisrunkotilat, joita ei käytetä öljyn kuljettamiseen, mutta joka ei täytä tämän säännön 1 kappaleen 2 kohdan

minimum distances between the cargo tank boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection distances at centreline shall comply with regulation 18.15.2 of this Annex.

2 For the purpose of this regulation “heavy grade oil” means any of the following:

.1 crude oils having a density at 15ºC higher than 900 kg/m^3;

.2 fuel oils having either a density at 15ºC higher than 900 kg/m^3 or a kinematic viscosity at 50ºC higher than 180 mm^2/s; or

.3 bitumen, tar and their emulsions.

3 An oil tanker to which this regulation applies shall comply with the provisions of paragraphs 4 to 8 of this regulation in addition to complying with the applicable provisions of regulation 20.

4 Subject to the provisions of paragraphs 5, 6 and 7 of this regulation, an oil tanker to which this regulation applies shall:

.1 if 5,000 tonnes deadweight and above, comply with the requirements of regulation 19 of this Annex not later than 5 April 2005; or

.2 if 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, be fitted with both double bottom tanks or spaces complying with the provisions of regulation 19.6.1 of this Annex, and wing tanks or spaces arranged in accordance with regulation 19.3.1 and complying with the requirement for distance *w* as referred to in regulation 19.6.2, not later than the anniversary of the date of delivery of the ship in the year 2008.

5 In the case of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying heavy grade oil as cargo fitted with only double bottoms or double sides not used for the carriage of oil and extending to the entire cargo tank length or double hull spaces which are not used for the carriage of oil and extend to the entire cargo tank length, but which does

määräyksistä vapauttavaan poikkeuslupaan tarvittavia ehtoja, toiminnan jatkumisen tämän säännön 4 kappaleessa eritellyn päivämäärän jälkeen edellyttäen, että:

.1 alus oli käytössä 4 päivänä joulukuuta 2003;

.2 hallinto katsoo virallisista asiakirjoista tarkistettuaan, että alus oli edellä määriteltyjen ehtojen mukainen;

.3 aluksen edellä määritellyt ehdot eivät ole muuttuneet; ja

.4 kyseinen jatkuva toiminta ei jatku sen päivämäärän jälkeen, jona alus saavuttaa 25 vuoden iän luovutuspäivästään luettuna.

6 .1 Hallinto voi sallia sellaisen raskasöljyä kuljettavan kuollutpainoltaan vähintään 5 000 tonnin öljysäiliöaluksen, jonka kuljettaman raakaöljyn tiheys 15 °C:n lämpötilassa on yli 900 kg/m^3 mutta alle 945 kg/m^3, toiminnan jatkumisen tämän säännön 4 kappaleen 1 kohdassa määritellyn päivämäärän jälkeen, jos 20 säännön 6 kappaleessa eritellyn kunnon arviointijärjestelmän hyväksyttävät tulokset takaavat, että hallinto katsoo aluksen kykenevän jatkamaan kyseistä toimintaa edellyttäen, ettei toiminta jatku sen päivämäärän jälkeen, jona alus saavuttaa 25 vuoden iän luovutuspäivästä luettuna.

.2 Hallinto voi sallia lastina raskasöljyä kuljettavan kuollutpainoltaan vähintään 600 tonnin mutta enintään 5 000 tonnin öljysäiliöaluksen toiminnan jatkumisen tämän säännön 4 kappaleen 2 kohdassa määritellyn päivämäärän jälkeen, jos hallinnon mielestä alus voi jatkaa kyseistä toimintaa aluksen koon, iän, toiminta-alueen ja rakenteelliset olosuhteet huomioon ottaen ja edellyttäen, ettei toiminta jatku sen päivämäärän jälkeen, jona alus saavuttaa 25 vuoden iän luovutuspäivästä luettuna.

7 Sopimuspuolen hallinto voi myöntää lastina raskasöljyä kuljettavalle, kuollutpainoltaan vähintään 600 tonnin öljysäiliöalukselle poikkeuksen tämän säännön määräyksistä, jos öljysäiliöalus:

.1 joko tekee matkoja yksinomaan sen lainkäyttövallassa olevalla alueella tai toimii sen

not fulfil conditions for being exempted from the provisions of paragraph 1.2 of this regulation, the Administration may allow continued operation of such a ship beyond the date specified in paragraph 4 of this regulation, provided that:

.1 the ship was in service on 4 December 2003;

.2 the Administration is satisfied by verification of the official records that the ship complied with the conditions specified above;

.3 the conditions of the ship specified above remain unchanged; and

.4 such continued operation does not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

6 .1 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above, carrying crude oil having a density at 15ºC higher than 900 kg/m^3 but lower than 945 kg/m^3, beyond the date specified in paragraph 4.1 of this regulation, if satisfactory results of the Condition Assessment Scheme referred to in regulation 20.6 warrant that, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship and provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

.2 The Administration may allow continued operation of an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above but less than 5,000 tonnes deadweight, carrying heavy grade oil as cargo, beyond the date specified in paragraph 4.2 of this regulation, if, in the opinion of the Administration, the ship is fit to continue such operation, having regard to the size, age, operational area and structural conditions of the ship, provided that the operation shall not go beyond the date on which the ship reaches 25 years after the date of its delivery.

7 The Administration of a Party to the present Convention may exempt an oil tanker of 600 tonnes deadweight and above carrying heavy grade oil as cargo from the provisions of this regulation if the oil tanker:

.1 either is engaged in voyages exclusively within an area under its jurisdiction, or oper-

lainkäyttövallassa olevalla alueella kelluvana raskasöljyvarastona; tai

.2 joko tekee matkoja yksinomaan toisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevalla alueella tai toimii toisen sopimuspuolen lainkäyttövallassa olevalla alueella kelluvana raskasöljyvarastona edellyttäen, että se sopimuspuoli, jonka lainkäyttövallassa öljysäiliöalus toimii, suostuu öljysäiliöaluksen toimintaan lainkäyttövallassaan olevalla alueella.

8 .1 Sen sopimuspuolen hallinnon, joka sallii, keskeyttää, peruuttaa tai kieltää tämän säännön 5, 6 tai 7 kappaleen soveltamisen alukseen, joka on oikeutettu käyttämään sen lippua, tiedottaa järjestölle yksityiskohdat, jotka järjestön tulee saattaa sopimuspuolille tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

.2 Ellei kansainvälisen oikeuden määräyksistä muuta johdu, sopimusvaltio on oikeutettu kieltämään tämän säännön 5 tai 6 kappaleen mukaisesti toimivilta öljysäiliöaluksilta pääsyn lainkäyttövallassaan oleviin satamiin tai rannikkonsa edustalla oleviin terminaaleihin tai kieltää raskasöljyn siirron aluksesta alukseen lainkäyttövallassaan olevilla alueilla paitsi milloin tämä on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä. Tällaisissa tapauksissa kyseinen sopimuspuoli tiedottaa järjestölle yksityiskohdat, jotka järjestön tulee saattaa sopimuspuolille tiedoksi.

ates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under its jurisdiction; or

.2 either is engaged in voyages exclusively within an area under the jurisdiction of another Party, or operates as a floating storage unit of heavy grade oil located within an area under the jurisdiction of another Party, provided that the Party within whose jurisdiction the oil tanker will be operating agrees to the operation of the oil tanker within an area under its jurisdiction.

8 .1 The Administration of a Party to the present Convention which allows, suspends, withdraws or declines the application of paragraph 5, 6 or 7 of this regulation to a ship entitled to fly its flag shall forthwith communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof, for their information and appropriate action, if any.

.2 Subject to the provisions of international law, a Party to the present Convention shall be entitled to deny entry of oil tankers operating in accordance with the provisions of paragraph 5 or 6 of this regulation into the ports or offshore terminals under its jurisdiction, or deny ship-to-ship transfer of heavy grade oil in areas under its jurisdiction except when this is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea. In such cases, that Party shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the present Convention particulars thereof for their information.

22 sääntö

Pumppuhuoneen pohjan suojaus

1 Tämä sääntö koskee 1 päivänä tammikuuta 2007 tai sen jälkeen rakennettuja öljysäiliöaluksia, joiden kuollutpaino on vähintään 5 000 tonnia.

2 Pumppuhuoneessa on oltava sellainen kaksoispohja, että jokaisen kaksoispohjasäiliön tai tilan korkeus on missä tahansa poikkileikkauskohdassa sellainen, että pumppuhuoneen pohjan ja aluksen perustason välinen etäisyys h on aluksen perustasosta suorakulmaisesti mitattuna vähintään alla olevan eritelmän mukainen:

Regulation 22

Pump-room bottom protection

1 This regulation applies to oil tankers of 5,000 tonnes deadweight and above constructed on or after 1 January 2007.

2 The pump-room shall be provided with a double bottom such that at any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance *h* between the bottom of the pump-room and the ship's base line measured at right angles to the ship's base line is not less than specified below:

h = B/15(m) tai
h = 2 m siitä riippuen, kumpi on pienempi.
h:n vähimmäisarvo on = 1 m.

3 Niissä pumppuhuoneissa, joiden pohjalevy on vähintään edellä 2 kappaleessa vaaditun vähimmäiskorkeuden verran perustason yläpuolella (esim. gondoliperämuoto), ei tarvitse olla kaksoispohjarakennetta.

4 Painolastipumpuissa on oltava sopivat järjestelyt riittävän imun varmistamiseksi kaksoispohjalla varustetuista säiliöistä.

5 Edellä olevien 2 ja 3 kappaleen määräyksistä huolimatta milloin pumppuhuoneen täyttäminen vedellä estäisi painolastin tai lastin pumppausjärjestelmän toiminnan, kaksoispohjaa ei tarvitse asentaa.

h = B/15(m) or
h = 2 m, whichever is the lesser.
The minimum value of *h* = 1 m.

3 In case of pump rooms whose bottom plate is located above the base line by at least the minimum height required in paragraph 2 above (e.g. gondola stern designs), there will be no need for a double bottom construction in way of the pump-room.

4 Ballast pumps shall be provided with suitable arrangements to ensure efficient suction from double bottom tanks.

5 Notwithstanding the provisions of paragraphs 2 and 3 above, where the flooding of the pump-room would not render the ballast or cargo pumping system inoperative, a double bottom need not be fitted.

23 sääntö

Öljyn ulosvirtausnopeus onnettomuustapauksissa

1 Tämä sääntö koskee 1 päivänä tammikuuta 2010 tai sen jälkeen luovutettuja 1 säännön 28 kappaleen 8 kohdassa määriteltyjä öljysäiliöaluksia.

2 Tässä säännössä:

.1 ”Lastiviivasyväys (d_S)” tarkoittaa metreinä mitattua mallitetusta perusviivan keskilaivasta vesiviivan puoliväliin vastaten laivan kesävaralaitaa. Tähän sääntöön liittyvien laskelmien on perustuttava d_S-syvyyteen mahdollisista annetuista d_S:n ylittävistä syväyksistä, kuten trooppisesta lastiviivasta, huolimatta.

.2 ”Vesiviiva (d_B)” tarkoittaa metreinä mitattua etäisyyttä perustasosta puoliväliin vesiviivaa, joka vastaa 30 prosenttia D_S-sivukorkeudesta.

.3 ”Leveys (B_S)” tarkoittaa aluksen suurinta metreinä mitattua leveyttä syvimmän lastiviivan d_S:n tasolla tai sen alapuolella.

.4 ”Leveys (B_B)” tarkoittaa aluksen suurinta metreinä mitattua leveyttä vesiviiva dB:n tasolla tai sen alapuolella.

.5 ”Sivukorkeus (D_S)” tarkoittaa mallattua sivukorkeutta, joka on mitattu keskilaivalla ylimmälle aluksen sivulle ulottuvalle kannelle, metreissä ilmaistuna.

Regulation 23

Accidental oil outflow performance

1 This regulation shall apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

2 For the purpose of this regulation, the following definitions shall apply:

.1 "Load line draught (d_S)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to the summer freeboard to be assigned to the ship. Calculations pertaining to this regulation should be based on draught d_S, notwithstanding assigned draughts that may exceed d_S, such as the tropical loadline.

.2 "Waterline (d_B)" is the vertical distance, in metres, from the moulded baseline at mid-length to the waterline corresponding to 30% of the depth D_S.

.3 "Breadth (B_S)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the deepest load line d_S.

.4 "Breadth (B_B)" is the greatest moulded breadth of the ship, in metres, at or below the waterline d_B.

.5 "Depth (D_S)" is the moulded depth, in metres, measured at mid-length to the upper deck at side.

.6 ”Pituus (L)” ja ”kuollutpaino (DW)” on määritelty 1 säännön 19 ja 23 kappaleessa.

3 Asianmukaisen suojan tarjoamiseksi öljynpäästöä vastaan pohjakosketuksen tai yhteentörmäyksen sattuessa tulee noudattaa seuraavaa:

.1 niiden öljysäiliöalusten, joiden kuollutpaino (DWT) on vähintään 5 000 tonnia, öljyn keskimääräisen ulosvirtausparametrin tulee olla seuraava:

$O_M \leq 0{,}015$	jos C < 200 000 m³
$O_M \leq 0{,}012 + (0{,}003/200\,000)\,(400\,000\text{-}C)$	jos 200 000 m³ < C < 400 000 m³
$O_M \leq 0{,}012$	jos C ≥ 400 000 m³

Yhdistelmäaluksiin, joiden kuollutpaino (DWT) on vähintään 5 000 tonnia ja tilavuus enintään 200 000 m³, voidaan soveltaa öljyn keskimääräistä ulosvirtausparametriä edellyttäen, että laskelmat esitetään hallinnon hyväksyttäviksi osoittaen, että yhdistelmäaluksen rakenteen lisävahvuuden huomion ottaen sen öljynpäästönopeus on vähintäänkin yhtä suuri kuin samankokoisen normaalin kaksoisrunkoisen säiliöaluksen vastaava nopeus, kun $O_M \leq 0{,}015$.

$O_M \leq 0{,}021$	jos C ≤ 100 000 m³
$O_M \leq 0{,}015 + (0{,}006/100\,000)\,(200\,000\text{-}C)$	jos 100 000 m³ < C ≤ 200 000 m³

jossa:

O_M = öljyn keskimääräinen ulosvirtausparametri.

C = lastiöljyn kokonaismäärä kuutiometreinä säiliön ollessa 98-prosenttisesti täysi

.2 öljysäiliöalukset, joiden kuollutpaino (DWT) on alle 5 000 tonnia:

Lastisäiliöiden pituus ei saa ylittää 10 metriä tai yhtä seuraavista arvosta siitä riippuen, mikä on suurempi:

.1 milloin lastisäiliöissä ei ole pitkittäislaipioita:

$(0{,}5\,\frac{b_i}{B} + 0{,}1)$L mutta enintään 0,2L

.2 milloin lastisäiliöissä on keskiviivan pitkittäislaipio:

.6 "Length (L)" and "deadweight (DW)" are as defined in regulations 1.19 and 1.23, respectively.

3 To provide adequate protection against oil pollution in the event of collision or stranding the following shall be complied with:

.1 for oil tankers of 5,000 tonnes deadweight (DWT) and above, the mean oil outflow parameter shall be as follows:

$O_M \leq 0.015$	for C < 200,000 m³
$O_M \leq 0.012 + (0.003/200{,}000)\,(400{,}000\text{-}C)$	for 200,000 m³ < C < 400,000 m³
$O_M \leq 0.012$	for C ≥ 400,000 m³

for combination carriers between 5,000 tonnes deadweight (DWT) and 200,000 m³ capacity, the mean oil outflow parameter may be applied, provided calculations are submitted to the satisfaction of the Administration, demonstrating that after accounting for its increased structural strength, the combination carrier has at least equivalent oil out flow performance to a standard double hull tanker of the same size having a O_M < = 0.015.

$O_M \leq 0.021$	for C ≤ 100,000 m³
$O_M \leq 0.015 + (0.006/100{,}000)\,(200{,}000\text{-}C)$	for 100,000 m³ < C ≤ 200,000 m³

where:

O_M = mean oil outflow parameter.

C = total volume of cargo oil, in m³, at 98% tank filling

.2 for oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight (DWT) :

The length of each cargo tank shall not exceed 10 m or one of the following values, whichever is the greater:

.1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.5\,\frac{b_i}{B} + 0.1)$L but not to exceed 0.2L

.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0,25\ \frac{b_i}{B} + 0,15)L$

.3 milloin lastisäiliöissä on vähintään kaksi pitkittäislaipiota:

.1 aluksen kylkeen ulottuvat lastisäiliöt: 0,2L

.2 keskellä olevat lastisäiliöt:

.1 jos $\frac{b_i}{B} \geq 0,2L$: 0,2L

.2 jos $\frac{b_i}{B} < 0,2$

- milloin keskiviivalla ei ole pitkittäislaipiota:

$(0,5\ \frac{b_i}{B} + 0,1)L$

- milloin keskiviivalla on pitkittäislaipio:

$(0,25\ \frac{b_i}{B} + 0,15)L$

.4 b_i on aluksen kyljen ja kyseisen säiliön ulomman pitkittäislaipion välinen vähimmäisetäisyys mitattuna sisäpuolelta keskiviivaan nähden suorakulmaisesti tasolla, joka vastaa kesävaralaitaa.

4 öljyn keskimääräisen ulosvirtausparametrin laskennassa käytetään seuraavia oletamuksia:

.1 Lastialueen pituus kattaa kaikkien lastiöljyn kuljettamiseen järjestettyjen säiliöiden pituuden etupäästä takapäähän jätesäiliöt mukaan luettuina.

.2 Milloin tämä sääntö viittaa lastisäiliöihin, sen ymmärretään koskevan kaikkia lastialueen pituudella olevia lastisäiliöitä, jätesäiliöitä ja polttoainesäiliöitä.

.3 Aluksen oletetaan olevan lastattu lastiviivasyväyteen d_S ilman kallistusta tai viippausta.

.4 Kaikkien lastiöljysäiliöiden otaksutaan olevan tilavuudeltaan 98-prosenttisesti täytettyjä. Lastiöljyn nimellistiheys (ρ_n) lasketaan seuraavasti:

$\rho_n = 1000\ (DWT)/C\ (kg/m^3)$

.5 Näissä päästölaskelmissa jokaisen lastialueella sijaitsevan tilan lastisäiliöt, painolastisäiliöt ja muut kuin öljysäiliöt mukaan luet-

$(0.25\ \frac{b_i}{B} + 0.15)L$

.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

.1 for wing cargo tanks: 0.2L

.2 for centre cargo tanks:

.1 if $\frac{b_i}{B} \geq 0.2L$: 0.2L

.2 if $\frac{b_i}{B}$ is < 0.2:

where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$(0.5\ \frac{b_i}{B} + 0.1)\ L$

where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$(0.25\ \frac{b_i}{B} + 0.15)\ L$

.4 b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

4 The following general assumptions shall apply when calculating the mean oil outflow parameter:

.1 The cargo block length extends between the forward and aft extremities of all tanks arranged for the carriage of cargo oil, including slop tanks.

.2 Where this regulation refers to cargo tanks, it shall be understood to include all cargo tanks, slop tanks and fuel tanks located within the cargo block length.

.3 The ship shall be assumed loaded to the load line draught d_S without trim or heel.

.4 All cargo oil tanks shall be assumed loaded to 98% of their volumetric capacity. The nominal density of the cargo oil (ρ_n) shall be calculated as follows:

$\rho_n = 1000\ (DWT)/C\ (kg/m^3)$

.5 For the purposes of these outflow calculations, the permeability of each space within the cargo block, including cargo tanks, bal-

tuina läpäisevyydeksi oletetaan 0,99, ellei muuta todisteta.

.6 Tyhjennyskaivot voidaan jättää säiliöiden sijainnin määrittelyssä huomioon ottamatta edellyttäen, että kyseiset kaivot ovat niin pieniä kuin se käytännössä on mahdollista ja että pohjan ja pohjalevytyksen välinen etäisyys on vähintään 0,5h, missä h on 19 säännön 3 kappaleen 2 kohdassa määritelty korkeus.

5 Öljyn ulosvirtausparametrien laskennassa käytetään seuraavia olettamuksia:

.1 Öljyn keskimääräinen ulosvirtaus lasketaan erikseen kylkivaurioille ja pohjavaurioille ja yhdistetään sitten dimensiottomaan öljyn ulosvirtausparametriin O_M seuraavasti:

$$O_M = (0{,}4\ O_{MS} + 0{,}6\ O_{MB}) / C$$

missä:

O_{MS} = keskimääräinen ulosvirtaus kylkivaurioille kuutiometreinä; ja

O_{MB} = keskimääräinen ulosvirtaus pohjavaurioille kuutiometreinä.

.2 Pohjavaurioiden kohdalla keskimääräinen ulosvirtaus lasketaan erikseen vuorovesitekijän ollessa 0 m ja -2,5 m, minkä jälkeen laskelmat yhdistetään seuraavasti:

$$O_{MB} = 0{,}7\ O_{MB}(0) + 0{,}3\ O_{MB}(2{,}5)$$

jossa:

$O_{MB}(0)$ = keskimääräinen ulosvirtaus vuorovesitekijän ollessa 0 m; ja

$O_{MB}(2{,}5)$ = keskimääräinen ulosvirtaus vuorovesitekijän ollessa -2,5 m kuutiometreinä,

6 Sivuvaurioiden keskimääräinen ulosvirtaus O_{MS} lasketaan seuraavasti:

$$O_{MS} = C_3 \sum_{i}^{n} P_{s(i)}\, O_{s(i)}\ (m^3)$$

jossa:

i = edustaa kutakin tarkasteltavaa lastisäiliötä;

n = lastisäiliöiden kokonaislukumäärä;

$P_{s(i)}$ = tämän säännön 8 kappaleen 1 kohdan mukaisesti laskettu i lastisäiliön läpäisevyyden todennäköisyys sivuvauriotapauksessa;

$O_{s(i)}$ = lastisäiliön kuutiometreinä ilmaistu i ulosvuotomäärä, joka oletetaan sivuvauriotapauksessa yhtä suureksi kuin i lastisäiliön kokonaistilavuus sen ollessa 98-prosenttisesti täynnä, ellei 19 säännön 5 kappaleessa tarkoitettuja ohjeita soveltamalla osoiteta, että merkittävä määrä jää alukseen; ja

last tanks and other non-oil spaces shall be taken as 0.99, unless proven otherwise.

.6 Suction wells may be neglected in the determination of tank location provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom shell plating is not less than 0.5h, where h is the height as defined in regulation 19.3.2.

5 The following assumptions shall be used when combining the oil outflow parameters:

.1 The mean oil outflow shall be calculated independently for side damage and for bottom damage and then combined into the non-dimensional oil outflow parameter O_M, as follows:

$$O_M = (0.4\ O_{MS} + 0.6\ O_{MB}) / C$$

where:

O_{MS} = mean outflow for side damage, in m^3; and

O_{MB} = mean outflow for bottom damage, in m^3.

.2 For bottom damage, independent calculations for mean outflow shall be done for 0 m and minus 2.5 m tide conditions, and then combined as follows:

$$O_{MB} = 0.7\ O_{MB(0)} + 0.3\ O_{MB(2.5)}$$

where:

$O_{MB(0)}$ = mean outflow for 0 m tide condition; and

$O_{MB(2.5)}$ = mean outflow for minus 2.5 m tide condition, in m^3.

6 The mean outflow for side damage O_{MS} shall be calculated as follows:

$$O_{MS} = C_3 \sum_{i}^{n} P_{s(i)}\, O_{s(i)}\ (m^3)$$

where:

i = represents each cargo tank under consideration;

n = total number of cargo tanks;

$P_{S(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from side damage, calculated in accordance with paragraph 8.1 of this regulation;

$O_{S(i)}$ = the outflow, in m^3, from side damage to cargo tank i, which is assumed equal to the total volume in cargo tank i at 98% filling, unless it is proven through the application of the Guidelines referred to in regulation 19.5 that any significant cargo volume will be retained; and

C_3 = 0,77 niillä aluksilla, joiden lastisäiliöissä on kaksi pitkittäislaipiota, edellyttäen, että nämä laipiot jatkuvat lastitilan koko pituudelta ja että $P_{s(i)}$ määritetään tämän säännön mukaisesti. C_3 on 1,0 kaikille muille aluksille tai milloin $P_{s(i)}$ määritetään tämän säännön 10 kappaleen mukaisesti.

7 Pohjavauriotapauksissa keskimääräinen ulosvirtaus lasketaan kutakin vuorovesitekijää varten seuraavasti:

.1 $O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$

jossa:

i = edustaa kutakin tarkasteltavaa lastisäiliötä;

n = lastisäiliöiden kokonaislukumäärä;

$P_{B(i)}$ = tämän säännön 9 kappaleen 1 kohdan mukaisesti laskettu lastisäiliön i läpäisevyyden todennäköisyys pohjavauriotapauksessa;

$O_{B(i)}$ = tämän säännön 7 kappaleen 3 kohdan mukaisesti laskettu ulosvuotomäärä kuutiometreinä lastisäiliöstä; ja

$C_{DB(i)}$ = tämän säännön 7 kappaleen 4 kohdassa määritelty öljyn haltuunsaantikerroin

.2 $O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}) (m^3)$

jossa:

i,n, $P_{B(i)}$ ja $C_{DB(i)}$) = kuten edellä 1 kohdassa määritellään;

$O_{B(i)}$ = i lastisäiliön ulosvuotomäärä kuutiometreinä vuoroveden vaihduttua

.3 Kunkin lastiöljysäiliön ulosvuotomäärä $O_{B(i)}$ lasketaan painetasapainoperiaatteiden perusteella seuraavien olettamusten mukaisesti:

.1 Aluksen viippauksen ja kallistuksen oletetaan pohjakosketuksen sattuessa olevan nolla, ja karilleajosyväyksen ennen vuoroveden vaihtumista oletetaan olevan yhtä suuri kuin lastiviivasyväyden d_s.

.2 Lastin taso vaurion jälkeen lasketaan seuraavasti:

$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l) (\rho_s) - (1000\ p) / g\ \} / \rho_n$

jossa:

h_c = lastiöljyn korkeus yli Z_l:n metreissä;

t_c = vuorovesi metreissä. Vuoroveden vähennykset ilmaistaan negatiivisina arvoina;

Z_l = matalimman pisteen korkeus lastisäiliössä perustason yläpuolella metreissä;

ρ_s = meriveden tiheys, jonka oletetaan ole-

C_3 = 0.77 for ships having two longitudinal bulkheads inside the cargo tanks, provided these bulkheads are continuous over the cargo block and $P_{s(i)}$ is developed in accordance with this regulation. C_3 equals 1.0 for all other ships or when $P_{s(i)}$ is developed in accordance with paragraph 10 of this regulation.

7 The mean outflow for bottom damage shall be calculated for each tidal condition as follows:

.1 $O_{MB(0)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)} (m^3)$

where:

i = represents each cargo tank under consideration;

n = the total number of cargo tanks;

$P_{B(i)}$ = the probability of penetrating cargo tank i from bottom damage, calculated in accordance with, paragraph 9.1 of this regulation;

$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3, calculated in accordance with paragraph 7.3 of this regulation; and

$C_{DB(i)}$ = factor to account for oil capture as defined in paragraph 7.4 of this regulation

.2 $O_{MB(2.5)} = \sum_{i}^{n} P_{B(i)} O_{B(i)} C_{DB(i)}) (m^3)$

where:

i,n, $P_{B(i)}$ and $C_{DB(i)}$ = as defined in subparagraph .1 above;

$O_{B(i)}$ = the outflow from cargo tank i, in m^3, after tidal change

.3 The oil outflow $O_{B(i)}$ for each cargo oil tank shall be calculated based on pressure balance principles, in accordance with the following assumptions:

.1 The ship shall be assumed stranded with zero trim and heel, with the stranded draught prior to tidal change equal to the load line draught d_s.

.2 The cargo level after damage shall be calculated as follows:

$h_c = \{(d_s + t_c - Z_l) (\rho_s) - (1000\ p) / g\ \} / \rho_n$

where:

h_c = the height of the cargo oil above Z_l, in metres;

t_c = the tidal change, in m. Reductions in tide shall be expressed as negative values;

Z_l = the height of the lowest point in the cargo tank above baseline, in m;

ρ_s = density of seawater, to be taken as

van 1 025 kg/m^3;

p = jos aluksessa on suojakaasujärjestelmä, normaalin kilopascaleina mitatun ylipaineen oletetaan olevan vähintään 5 kPa; ellei suojakaasujärjestelmää ole, ylipaineen voi olettaa olevan nolla;

g = vetovoiman kiihtyvyys, jonka oletetaan olevan 9,81 m/s^2; ja

ρ_n = lastiöljyn nimellistiheys laskettuna tämän säännön 4 kappaleen 4 kohdan mukaisesti.

.3 Ellei toisin todisteta, pohjalevyyn rajoittuvien lastisäiliöiden öljyn ulosvuotomäärän $O_{B(i)}$ oletetaan olevan vähintään 1 prosentti i lastisäiliöön lastatun lastiöljyn kokonaismäärästä, jotta alkuvuotoon ja virtauksen sekä aaltojen dynaamisiin vaikutuksiin olisi mahdollista varautua.

.4 Pohjavauriotapauksessa osa siitä öljystä, joka vuotaa lastisäiliöstä, voidaan pysäyttää niihin osastoihin, joissa ei ole öljyä. Tätä vaikutusta kuvaillaan käyttämällä kunkin säiliön kohdalla tekijää $C_{DB(i)}$, jonka oletetaan olevan seuraava:

$C_{DB(i)}$ = 0,6 lastisäiliöille, joita rajoittavat niiden alla olevat osastot, joissa ei ole öljyä;

$C_{DB(i)}$ = 1,0 lastisäiliöille, jotka rajoittuvat pohjalevytykseen.

8 Kylkivauriotapauksessa osaston murtumisen todennäköisyys PS lasketaan seuraavasti:

.1 $P_S = P_{SL}\, P_{SV}\, P_{ST}$

jossa:

P_{SL} = 1 - P_{Sf} - P_{Sa} = todennäköisyys, että vaurio ulottuu pitkittäis-vyöhykkeeseen, jonka rajoina ovat X_a ja X_f;

P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl} = todennäköisyys, että vaurio ulottuu pysty-vyöhykkeeseen, jonka rajoina ovat Z_l: ja Z_u; ja

P_{ST} = 1 - P_{Sy} = todennäköisyys, että vaurio ylittää poikittais-suunnassa y:n määrittämän rajan.

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Sl}, P_{Su} ja P_{Sy} määritellään lineaarisella interpolaatiolla kylkivauriotapauksiin tarkoitetun tämän säännön 8 kappaleen 3 kohdan todennäköisyystaulukon avulla, jossa:

P_{Sa} = todennäköisyys, että vaurio on kokonaisuudessaan kohdasta Xa/L perään päin;

P_{Sf} = todennäköisyys, että vaurio on kokonaisuudessaan kohdasta Xf/L keulaan päin;

P_{Sl} = todennäköisyys, että vaurio on koko-

1,025 kg/m^3;

p = if an inert gas system is fitted, the normal overpressure, in kPa, to be taken as not less than 5 kPa; if an inert gas system is not fitted, the overpressure may be taken as 0;

g = the acceleration of gravity, to be taken as 9.81 m/s^2; and

ρ_n = nominal density of cargo oil, calculated in accordance with paragraph 4.4 of this regulation.

.3 For cargo tanks bounded by the bottom shell, unless proven otherwise, oil outflow $O_{B(i)}$ shall be taken not less than 1% of the total volume of cargo oil loaded in cargo tank i, to account for initial exchange losses and dynamic effects due to current and waves.

.4 In the case of bottom damage, a portion from the outflow from a cargo tank may be captured by non-oil compartments. This effect is approximated by application of the factor $C_{DB(i)}$ for each tank, which shall be taken as follows:

$C_{DB(i)}$ = 0.6 for cargo tanks bounded from below by non-oil compartments;

$C_{DB(i)}$ = 1.0 for cargo tanks bounded by the bottom shell.

8 The probability P_S of breaching a compartment from side damage shall be calculated as follows:

.1 $P_S = P_{SL}\, P_{SV}\, P_{ST}$

where:

P_{SL} =1 - P_{Sf} - P_{Sa} = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;

P_{SV} = 1 - P_{Su} - P_{Sl} = probability the damage will extend into the vertical zone bounded by Z_l and Z_u; and

P_{ST} = 1 - P_{Sy} = probability the damage will extend transversely beyond the boundary defined by y.

.2 P_{Sa}, P_{Sf}, P_{Sl}, P_{Su} and P_{Sy} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for side damage provided in paragraph 8.3 of this regulation, where:

P_{Sa} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;

P_{Sf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;

P_{Sl} = the probability the damage will lie en-

naisuudessaan säiliön alapuolella;

P_{Su} = todennäköisyys, että vaurio on kokonaisuudessaan säiliön yläpuolella; ja

P_{Sy} = todennäköisyys, että vaurio on kokonaisuudessaan säiliön ulkopuolella.

Osastojen rajat X_a, X_f, Z_l, Z_u ja y määritellään seuraavasti:

X_a = metreinä ilmaistava etäisyys L:n taaimmaisesta pisteestä tarkasteltavana olevan osaston taaimmaiseen kohtaan pituussuunnassa;

X_f = metreinä ilmaistava etäisyys L:n päätepisteestä perässä tarkasteltavana olevan osaston keulimmaiseen kohtaan metreissä pituussuunnassa;

Z_l = metreinä ilmaistava etäisyys malliperustasosta tarkasteltavana olevan osaston alimpaan kohtaan korkeussuunnassa;

Z_u = etäisyys korkeussuunnassa malliperustasosta tarkasteltavana olevan osaston korkeimpaan kohtaan metreissä. Zu:n ei oleteta olevan suurempi kuin Ds; ja

y = tarkasteltavana olevan osaston ja kylkilevyn välistä korkeussuunnassa suorakulmaisesti keskiviivaan mitattu vähimmäisetäisyys metreissä;[8]

tirely below the tank;

P_{Su} = the probability the damage will lie entirely above the tank; and

P_{Sy} = the probability the damage will lie entirely outboard of the tank.

Compartment boundaries X_a, X_f, Z_l, Z_u and y shall be developed as follows:

X_a = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the aftmost point on the compartment being considered, in metres;

X_f = the longitudinal distance from the aft terminal of L to the foremost point on the compartment being considered, in metres;

Z_l = the vertical distance from the moulded baseline to the lowest point on the compartment being considered, in metres;

Z_u = the vertical distance from the moulded baseline to the highest point on the compartment being considered, in metres. Z_u is not to be taken greater than D_s; and

y = the minimum horizontal distance measured at right angles to the centreline between the compartment under consideration and the side shell in metres;[8]

.3 Kylkivaurion todennäköisyystaulukko

X_a/L	P_{Sa}
0,00	0,000
0,05	0,023
0,10	0,068
0,15	0,117
0,20	0,167
0,25	0,217
0,30	0,267
0,35	0,317
0,40	0,367
0,45	0,417
0,50	0,467
0,55	0,517
0,60	0,567
0,65	0,617
0,70	0,667
0,75	0,717
0,80	0,767
0,85	0,817
0,90	0,867
0,95	0,917
1,00	0,967

X_f/L	P_{Sf}
0,00	0,967
0,05	0,917
0,10	0,867
0,15	0,817
0,20	0,767
0,25	0,717
0,30	0,667
0,35	0,617
0,40	0,567
0,45	0,517
0,50	0,467
0,55	0,417
0,60	0,367
0,65	0,317
0,70	0,267
0,75	0,217
0,80	0,167
0,85	0,117
0,90	0,068
0,95	0,023
1,00	0,000

Z_l/D_s	P_{Sl}
0,00	0,000
0,05	0,000
0,10	0,001
0,15	0,003
0,20	0,007
0,25	0,013
0,30	0,021
0,35	0,034
0,40	0,055
0,45	0,085
0,50	0,123
0,55	0,172
0,60	0,226
0,65	0,285
0,70	0,347
0,75	0,413
0,80	0,482
0,85	0,553
0,90	0,626
0,95	0,700
1,00	0,775

Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,968
0,05	0,952
0,10	0,931
0,15	0,905
0,20	0,873
0,25	0,836
0,30	0,789
0,35	0,733
0,40	0,670
0,45	0,599
0,50	0,525
0,55	0,452
0,60	0,383
0,65	0,317
0,70	0,255
0,75	0,197
0,80	0,143
0,85	0,092
0,90	0,046
0,95	0,013
1,00	0,000

P_{Sy} lasketaan seuraavasti:
$P_{Sy} = (24{,}96 - 199{,}6\ y/B_S)\ (y/B_S)$ jos $y/B_S \leq 0{,}05$
$P_{Sy} = 0{,}749 + \{5 - 44{,}4\ (y/B_S - 0{,}05)\}\ (y/B_S - 0{,}05)$ jos $0{,}05 < y/B_S < 0{,}1$
$P_{Sy} = 0{,}888 + 0{,}56\ (y/B_S - 0{,}1)$ jos $y/B_S > 0{,}1$
P_{Sy}:n ei oleteta olevan suurempi kuin 1.

.3 Table of probabilities for side damage

X_a /L	P_{Sa}	X_f /L	P_{Sf}	Z_l /D_S	P_{Sl}	Z_u /D_S	P_{Su}
0.00	0.000	0.00	0.967	0.00	0.000	0.00	0.968
0.05	0.023	0.05	0.917	0.05	0.000	0.05	0.952
0.10	0.068	0.10	0.867	0.10	0.001	0.10	0.931
0.15	0.117	0.15	0.817	0.15	0.003	0.15	0.905
0.20	0.167	0.20	0.767	0.20	0.007	0.20	0.873
0.25	0.217	0.25	0.717	0.25	0.013	0.25	0.836
0.30	0.267	0.30	0.667	0.30	0.021	0.30	0.789
0.35	0.317	0.35	0.617	0.35	0.034	0.35	0.733
0.40	0.367	0.40	0.567	0.40	0.055	0.40	0.670
0.45	0.417	0.45	0.517	0.45	0.085	0.45	0.599
0.50	0.467	0.50	0.467	0.50	0.123	0.50	0.525
0.55	0.517	0.55	0.417	0.55	0.172	0.55	0.452
0.60	0.567	0.60	0.367	0.60	0.226	0.60	0.383
0.65	0.617	0.65	0.317	0.65	0.285	0.65	0.317
0.70	0.667	0.70	0.267	0.70	0.347	0.70	0.255
0.75	0.717	0.75	0.217	0.75	0.413	0.75	0.197
0.80	0.767	0.80	0.167	0.80	0.482	0.80	0.143
0.85	0.817	0.85	0.117	0.85	0.553	0.85	0.092
0.90	0.867	0.90	0.068	0.90	0.626	0.90	0.046
0.95	0.917	0.95	0.023	0.95	0.700	0.95	0.013
1.00	0.967	1.00	0.000	1.00	0.775	1.00	0.000

P_{Sy} shall be calculated as follows:
$P_{Sy} = (24.96 - 199.6\ y/B_S)\ (y/B_S)$ for $y/B_S \leq 0.05$
$P_{Sy} = 0.749 + \{5 - 44.4\ (y/B_S - 0.05)\}\ (y/B_S - 0.05)$ for $0.05 < y/B_S < 0.1$
$P_{Sy} = 0.888 + 0.56\ (y/B_S - 0.1)$ for $y/B_S \geq 0.1$
P_{Sy} shall not be taken greater than 1.

9 Pohjavauriotapauksessa osaston murtumisen todennäköisyys P_B lasketaan seuraavasti:

.1 $P_B = P_{BL}\ P_{BT}\ P_{BV}$
jossa:
P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} = todennäköisyys, että vaurio ulottuu pitkittäisvyöhykkeeseen, jonka rajat ovat X_a ja X_f;
P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} = todennäköisyys, että vaurio ulottuu pystyvyöhykkeeseen, jonka rajat ovat Y_p ja Y_s; ja
P_{BV} = 1 - P_{Bz} = todennäköisyys, että vaurio ulottuu pystysuunnassa z:n määrittämän rajan toiselle puolen.

9 The probability P_B of breaching a compartment from bottom damage shall be calculated as follows:
.1 $P_B = P_{BL}\ P_{BT}\ P_{BV}$
where:
P_{BL} = 1 - P_{Bf} - P_{Ba} = probability the damage will extend into the longitudinal zone bounded by X_a and X_f;
P_{BT} = 1 - P_{Bp} - P_{Bs} = probability the damage will extend into the transverse zone bounded by Y_p and Y_s; and
P_{BV} = 1 - P_{Bz} = probability the damage will extend vertically above the boundary defined by z.

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}, P_{Bs} ja P_{Bz} määritellään lineaarisella interpolaatiolla kylkivauriotapauksiin tarkoitetulla tämän säännön 9 kappaleen 3 kohdan todennäköisyystaulukolla, jossa:

P_{Ba} = todennäköisyys, että vaurio on kokonaisuudessaan kohdasta X_a/L perään päin;

P_{Bf} = todennäköisyys, että vaurio on kokonaisuudessaan kohdasta X_f/L keulaan päin;

P_{Bp} = todennäköisyys, että vaurio on kokonaisuudessaan säiliöstä paapuuriin;

P_{Bs} = todennäköisyys, että vaurio on kokonaisuudessaan säiliöstä tyyrpuuriin, ja

P_{Bz} = todennäköisyys, että vaurio on kokonaisuudessaan säiliön alapuolella.

Osastojen rajat X_a, X_f, Y_p, Y_s ja z määritellään seuraavasti:

X_a ja X_f määritellään tämän säännön 8 kappaleen 2 kohdassa;

Yp = metreissä ilmaistu, vesiviivalla d_B tai sen alapuolella sijaitsevan osaston paapuurinpuoleisimman kohdan ja aluksen keskiviivasta tyyrpuurin puolella kohdassa B_B /2 sijaitsevan pystytason välinen poikittaisetäisyys;

Ys = metreissä ilmaistu, vesiviivalla d_B tai sen alapuolella sijaitsevan osaston tyyrpuurinpuoleisimman kohdan ja aluksen keskiviivasta tyyrpuurin puolella kohdassa B_B /2 sijaitsevan pystytason välinen poikittaisetäisyys; ja

z = z:n metreissä ilmaistu vähimmäisarvo osaston koko pituudella, kun mistä tahansa pituussuunnan kohdasta mitattu z on pohjalevyn alemman pisteen ja osaston alemman pisteen välinen pystysuora etäisyys.

.2 P_{Ba}, P_{Bf}, P_{Bp}, P_{Bs}, and P_{Bz} shall be determined by linear interpolation from the table of probabilities for bottom damage provided in paragraph 9.3 of this regulation, where:

P_{Ba} = the probability the damage will lie entirely aft of location X_a/L;

P_{Bf} = the probability the damage will lie entirely forward of location X_f/L;

P_{Bp} = the probability the damage will lie entirely to port of the tank;

P_{Bs} = the probability the damage will lie entirely to starboard of the tank; and

P_{Bz} = the probability the damage will lie entirely below the tank.

Compartment boundaries X_a, X_f, Y_p, Y_s, and z shall be developed as follows:

X_a and X_f are as defined in paragraph 8.2 of this regulation;

Y_p = the transverse distance from the portmost point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located B_B /2 to starboard of the ship's centreline, in metres;

Y_s = the transverse distance from the starboard-most point on the compartment located at or below the waterline d_B, to a vertical plane located B_B /2 to starboard of the ship's centreline, in metres; and

z = the minimum value of z over the length of the compartment, where, at any given longitudinal location, z is the vertical distance from the lower point of the bottom shell at that longitudinal location to the lower point of the compartment at that longitudinal location, in metres.

.3 Pohjavaurion todennäköisyystaulukko

X_a/L	P_{Sa}
0,00	0,000
0,05	0,023
0,10	0,068
0,15	0,117
0,20	0,167
0,25	0,217
0,30	0,267
0,35	0,317
0,40	0,367
0,45	0,417
0,50	0,467
0,55	0,517
0,60	0,567
0,65	0,617
0,70	0,667
0,75	0,717
0,80	0,767
0,85	0,817
0,90	0,867
0,95	0,917
1,00	0,967

X_f/L	P_{Sf}
0,00	0,967
0,05	0,917
0,10	0,867
0,15	0,817
0,20	0,767
0,25	0,717
0,30	0,667
0,35	0,617
0,40	0,567
0,45	0,517
0,50	0,467
0,55	0,417
0,60	0,367
0,65	0,317
0,70	0,267
0,75	0,217
0,80	0,167
0,85	0,117
0,90	0,068
0,95	0,023
1,00	0,000

Z_l/D_s	P_{Sl}
0,00	0,000
0,05	0,000
0,10	0,001
0,15	0,003
0,20	0,007
0,25	0,013
0,30	0,021
0,35	0,034
0,40	0,055
0,45	0,085
0,50	0,123
0,55	0,172
0,60	0,226
0,65	0,285
0,70	0,347
0,75	0,413
0,80	0,482
0,85	0,553
0,90	0,626
0,95	0,700
1,00	0,775

Z_u/D_S	P_{Su}
0,00	0,968
0,05	0,952
0,10	0,931
0,15	0,905
0,20	0,873
0,25	0,836
0,30	0,789
0,35	0,733
0,40	0,670
0,45	0,599
0,50	0,525
0,55	0,452
0,60	0,383
0,65	0,317
0,70	0,255
0,75	0,197
0,80	0,143
0,85	0,092
0,90	0,046
0,95	0,013
1,00	0,000

P_{Bz} lasketaan seuraavasti:
$P_{Bz} = (14{,}5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ jos $z/D_S \leq 0{,}1$
$P_{Bz} = 0{,}78 + 1{,}1\ (z/D_S - 0{,}1)$ jos $z/D_S > 0{,}1$.
P_{Bz}:n ei oleteta olevan suurempi kuin 1.

.3 Table of probabilities for bottom damage

X_a /L	P_{Ba}	X_f /L	P_{Bf}	Y_p /B_B	P_{Bp}	Y_s /B_B	P_{Bs}
0.00	0.000	0.00	0.969	0.00	0.844	0.00	0.000
0.05	0.002	0.05	0.953	0.05	0.794	0.05	0.009
0.10	0.008	0.10	0.936	0.10	0.744	0.10	0.032
0.15	0.017	0.15	0.916	0.15	0.694	0.15	0.063
0.20	0.029	0.20	0.894	0.20	0.644	0.20	0.097
0.25	0.042	0.25	0.870	0.25	0.594	0.25	0.133
0.30	0.058	0.30	0.842	0.30	0.544	0.30	0.171
0.35	0.076	0.35	0.810	0.35	0.494	0.35	0.211
0.40	0.096	0.40	0.775	0.40	0.444	0.40	0.253
0.45	0.119	0.45	0.734	0.45	0.394	0.45	0.297
0.50	0.143	0.50	0.687	0.50	0.344	0.50	0.344
0.55	0.171	0.55	0.630	0.55	0.297	0.55	0.394
0.60	0.203	0.60	0.563	0.60	0.253	0.60	0.444
0.65	0.242	0.65	0.489	0.65	0.211	0.65	0.494
0.70	0.289	0.70	0.413	0.70	0.171	0.70	0.544
0.75	0.344	0.75	0.333	0.75	0.133	0.75	0.594
0.80	0.409	0.80	0.252	0.80	0.097	0.80	0.644
0.85	0.482	0.85	0.170	0.85	0.063	0.85	0.694
0.90	0.565	0.90	0.089	0.90	0.032	0.90	0.744
0.95	0.658	0.95	0.026	0.95	0.009	0.95	0.794
1.00	0.761	1.00	0.000	1.00	0.000	1.00	0.844

P_{Bz} shall be calculated as follows:
$P_{Bz} = (14.5 - 67\ z/D_S)\ (z/D_S)$ for $z/D_S \leq 0.1$,
$P_{Bz} = 0.78 + 1.1\ (z/D_S - 0.1)$ for $z/D_S > 0.1$.
P_{Bz} shall not be taken greater than 1.

10 Tässä säännössä käytetään yksinkertaistettua todennäköisyyslaskennallista menettelytapaa, jossa kaikista lastisäiliöistä tapahtuvat keskimääräiset ulosvirtaukset lasketaan yhteen. Tiettyjen mallien, kuten niiden, joille viettävien laipioiden/kansien porrastus/syvänteet ja/tai rungon jyrkkä kaari ovat luonteenomaisia, kohdalla ankarammat laskelmat voivat olla asianmukaisia. Tällaisissa tapauksissa voidaan soveltaa jotakin seuraavista laskentatavoista:

.1 Edellä 8 ja 9 kappaleessa tarkoitetut todennäköisyydet voidaan laskea tarkemmin soveltamalla hypoteettista aliosastointia[9].

10 This regulation uses a simplified probabilistic approach where a summation is carried out over the contributions to the mean outflow from each cargo tank. For certain designs such as those characterized by the occurrence of steps/recesses in bulkheads/decks and for sloping bulkheads and/or a pronounced hull curvature, more rigorous calculations may be appropriate. In such cases one of the following calculation procedures may be applied:

.1 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated with more precision through application of hypothetical subcompartments[9].

.2 Edellä 8 ja 9 kappaleessa tarkoitetut todennäköisyydet voidaan laskea soveltamalla suoraan 19 säännön 5 kappaleessa tarkoitettuihin ohjeisiin sisältyviä todennäköisyyden tiheysfunktioita.

.3 Öljyn ulosvuoto voidaan arvioida 19 säännön 5 kappaleessa tarkoitetuissa ohjeissa kuvaillun menetelmän mukaisesti.

11 Putkistojärjestelyihin sovelletaan seuraavia määräyksiä:

.1 Lastisäiliöiden läpi alle $0{,}30B_s$:n etäisyydellä aluksen kyljestä tai alle $0{,}30D_s$:n etäisyydellä aluksen pohjasta kulkevissa putkissa tulee olla venttiilit tai vastaavat sulkulaitteet niissä kohdissa, joissa putki liittyy lastisäiliöön. Nämä venttiilit tulee pitää suljettuina merellä aina, kun säiliöissä on lastiöljyä, ainoana poikkeuksena tästä venttiilit voidaan pitää auki olennaisissa lastitoiminnoissa tarvittavaa lastin siirtoa varten.

.2 Öljyn ulosvuodon vähentäminen lastin nopeaan siirtoon tarkoitettua hätäjärjestelmää tai muuta onnettomuustapauksessa öljyn ulosvuodon vähentämiseen tarkoitettua järjestelmää käyttäen voidaan huomioida vasta sen jälkeen, kun järjestö on hyväksynyt järjestelmän tehokkuus ja turvallisuusnäkökohdat. Hyväksyntää tulee hakea 19 säännön 5 kappaleessa tarkoitettujen ohjeiden mukaisesti.

.2 The probabilities referred to in 8 and 9 above may be calculated through direct application of the probability density functions contained in the Guidelines referred to in regulation 19.5.

.3 The oil outflow performance may be evaluated in accordance with the method described in the Guidelines referred to in regulation 19.5.

11 The following provisions regarding piping arrangements shall apply:

.1 Lines of piping that run through cargo tanks in a position less than $0.30B_s$ from the ship's side or less than $0.30D_s$ from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for essential cargo operations.

.2 Credit for reducing oil outflow through the use of an emergency rapid cargo transfer system or other system arranged to mitigate oil outflow in the event of an accident may be taken into account only after the effectiveness and safety aspects of the system are approved by the Organization. Submittal for approval shall be made in accordance with the provisions of the Guidelines referred to in regulation 19.5.

24 sääntö

Vaurio-oletukset

1 Oletetun öljyn ulosvuodon laskemiseksi öljysäiliöaluksista 25 ja 26 sääntöjen mukaisesti seuraavat oletukset tehdään aluksen kyljessä ja pohjassa olevaan suuntaissärmiöön kohdistuvan vaurion kolmelle ulottuvuudelle. Pohjavaurion osalta mainitaan kaksi ehtoa, joita kumpaakin on erikseen sovellettava öljysäiliöaluksen ilmoitettuihin osiin.

Regulation 24

Damage assumptions

1 For the purpose of calculating hypothetical oil outflow from oil tankers in accordance with regulations 25 and 26, three dimensions of the extent of damage of a parallelepiped on the side and bottom of the ship are assumed as follows. In the case of bottom damages two conditions are set forth to be applied individually to the stated portions of the oil tanker.

.1	Kylkivaurio:	
	1 ulottuvuus aluksen pituussuunnassa (l_c):	pienempi arvoista 1/3 $L^{2/3}$ tai 14,5 metriä
	2 ulottuvuus aluksen poikittaissuunnassa (t_c) (mitattuna levytyksestä kohti suoraan keskiviivaa vasten vahvistettua kesävaralaitaa vastaavalla korkeudella):	pienempi arvoista B/5 tai 11,5 metriä
	3 ulottuvuus pystysuunnassa (v_c):	perustasosta ylöspäin rajoituksetta

.2 Pohjavaurio:

	Keulapystysuorasta 0,3 L perään päin	Aluksen muilla osilla
1 ulottuvuus aluksen pituussuunnassa (l_s)	L/10	pienempi arvoista L/10 tai 5 metriä
2 ulottuvuus aluksen poikittaissuunnassa (t_s):	pienempi arvoista B/6 tai 10 metriä. t_s:ä ei saa olettaa pienemmäksi kuin 5 metriä	5 metriä
3 ulottuvuus pystysuunnassa (v_s) mitattuna perustasosta	pienempi arvoista B/15 tai 6 metriä	

2 Kaikilla tämän luvun tässä säännössä esiintyvillä symboleilla on tässä säännössä määritelty merkitys.

.1 Side damage:

1	Longitudinal extent(l_c):	1/3 $L^{2/3}$ or 14.5 metres, whichever is less.
2	Transverse extent (t_c) (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard):	B/5 or 11.5 metres, whichever is less
3	Vertical extent (v_c):	From the base line upwards without limit

.2 Bottom damage:

	For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
1 Longitudinal extent (l_s):	L/10	L/10 or 5 metres, whichever is less
2 Transverse extent (t_s):	B/6 or 10 metres, whichever is less but not less than 5 metres	5 metres
3 Vertical extent from the base line (v_s):	B/15 or 6 metres, whichever is less	

2 Wherever the symbols given in this regulation appear in this chapter, they have the meaning as defined in this regulation.

25 sääntö

Oletettu öljyn ulosvuotomäärä

1 Oletettu öljyn ulosvuotomäärä kylkivauriotapauksessa (O_c) ja pohjavauriotapauksessa (O_s), on laskettava seuraavien kaavojen avulla vaurioituneiden osastojen osalta vaurion sattuessa kaikkiin oletettuihin kohtiin aluksen pituussuunnassa. Vaurion laajuus on tämän liitteen 24 säännön mukainen.

.1 Kylkivaurio:
$O_c = \Sigma Wi + \Sigma KiCi$ (I)

.2 Pohjavaurio:
$O_c = 1/3\ (\Sigma Z\ i\ Wi + \Sigma K\ i\ C\ i$ (II)

Näissä kaavoissa on:
W_i = Aluksen kylkeen ulottuvan säiliön tilavuus kuutiometreinä, jonka säiliön oletetaan rikkoutuvan tämän liitteen 24 säännössä määritellyn vaurion seurauksena; erillisen painolastisäiliön ollessa kysymyksessä voidaan W_i merkitä nollaksi.
C_i = keskisäiliön tilavuus kuutiometreinä, jonka oletetaan rikkoutuvan tämän liitteen 24 säännössä määritellyn vaurion seurauksena; erillisen painolastisäiliön ollessa kyseessä voidaan C_i merkitä nollaksi.
$K_i = 1 - b_i/t_c$, jos b_i on yhtä suuri tai suurempi kuin t_c, merkitään K_i nollaksi.
$Z_i = 1 - h_i/v_s$, jos h_i on yhtä suuri tai suurem-

Regulation 25

Hypothetical outflow of oil

1 The hypothetical outflow of oil in the case of side damage (O_c) and bottom damage (O_s) shall be calculated by the following formulae with respect to compartments breached by damage to all conceivable locations along the length of the ship to the extent as defined in regulation 24 of this Annex.

.1 For side damages:
$Oc = \Sigma Wi + \Sigma\ KiCi$ *(I)*

.2 For bottom damages:
$Os = 1/3\ (\Sigma\ ZiWi + \Sigma\ ZiCi)$ *(II)*

where:
W_i = volume of a wing tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 of this Annex; W_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.

C_i = volume of a centre tank in cubic metres assumed to be breached by the damage as specified in regulation 24 of this Annex; C_i for a segregated ballast tank may be taken equal to zero.
$K_i = 1 - b_i/t_c$ when b_i is equal to or greater than t_c, K_i shall be taken equal to zero.
$Z_i = 1 - h_i/v_s$, when h_i is equal to or greater

pi kuin v_s, merkitään Z_i nollaksi.

b_i = aluksen kylkeen ulottuvan säiliön leveys metreinä mitattuna aluksen kyljestä sisäänpäin kohtisuoraan keskiviivaa vasten vahvistettuna kesävaralaitaa vastaavalla korkeudella.

h_i = asianomaisen kaksoispohjan pienin korkeus metreinä, ellei kaksoispohjaa ole, merkitään h_i nollaksi.

Missä tahansa tässä kappaleessa annetut symbolit esiintyvät tässä luvussa, on niillä tässä säännössä määritelty merkitys.

tai olisiko parempia sanoa: Kaikilla tämän luvun tässä säännössä esiintyvillä symboleilla on tässä säännössä määritelty merkitys.

2 Jos tyhjä tila tai erillinen painolastisäiliö, jonka pituus on pienempi kuin l_c (joka on määritelty tämän liitteen 24 säännössä) sijaitsee aluksen kylkeen ulottuvien öljysäiliöiden välisessä tilassa, kaavassa (I) oleva O_c voidaan laskea käyttämällä tilavuutta W_i, joka on jommankumman tällaisen säiliön (jos säiliöt ovat keskenään yhtä suuret) tai niistä pienemmän (jos säiliöt ovat erisuuruiset) todellinen tilavuus kerrottuna jäljempänä määritellyllä luvulla S_i. Muiden yhteentörmäyksen kohteeksi joutuneiden kylkeen ulottuvien säiliöiden osalta on käytettävä laskenta-arvona todellista kokonaistilavuutta.

$Si = 1 – li/lc$

missä l_i = asianomaisen tyhjän tilan tai erillisen painolastisäiliön pituus metreinä.

3 .1 Kun kaksoispohjasäiliön yläpuolella olevissa säiliöissä kuljetetaan lastia, otetaan nämä kaksoispohjasäiliöt huomioon vain, jos ne ovat tyhjiä tai sisältävät puhdasta vettä.

.2 Mikäli kaksoispohja ei sekä pituus että leveyssuunnassa ulotu koko asianomaisen säiliön alueelle, kaksoispohjaa ei katsota olevan olemassa. Pohjavaurioalueen yläpuolella olevien säiliöiden tilavuus merkitään tässä tapauksessa kaavan II siinäkin tapauksessa, että asianomaisen säiliön katsotaan sanotunlaisen osittaisen kaksoispohjan ansiosta jääneen vaurioitumatta.

.3 Tyhjennyskaivoja ei tarvitse ottaa huomioon arvoa hi laskettaessa, mikäli niiden pinta-ala ei ole poikkeuksellisen suuri ja mikäli ne ulottuvat mahdollisimman vähän (joka tapauksessa enintään puolet kaksoispohjan

than v_s, Z_i shall be taken equal to zero.

b_i = width of wing tank in metres under consideration measured inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

h_i = minimum depth of the double bottom in metres under consideration; where no double bottom is fitted h_i shall be taken equal to zero.

Whenever symbols given in this paragraph appear in this chapter, they have the meaning as defined in this regulation.

2 If a void space or segregated ballast tank of a length less than l_c as defined in regulation 24 of this Annex is located between wing oil tanks, O_c in formula (I) may be calculated on the basis of volume W_i being the actual volume of one such tank (where they are of equal capacity) or the smaller of the two tanks (if they differ in capacity) adjacent to such space, multiplied by S_i as defined below and taking for all other wing tanks involved in such collision the value of the actual full volume.

$Si = 1 - li/lc$

where l_i = length in metres of void space or segregated ballast tank under consideration.

3 .1 Credit shall only be given in respect of double bottom tanks which are either empty or carrying clean water when cargo is carried in the tanks above.

.2 Where the double bottom does not extend for the full length and width of the tank involved, the double bottom is considered non-existent and the volume of the tanks above the area of the bottom damage shall be included in formula (II) even if the tank is not considered breached because of the installation of such a partial double bottom.

.3 Suction wells may be neglected in the determination of the value h_i provided such wells are not excessive in area and extend below the tank for a minimum distance and in no case more than half the height of the dou-

korkeudesta) asianomaisen säiliön alapuolelle. Jos mainitunlaisen kaivon syvyys on yli puolet kaksoispohjan korkeudesta, lasketaan hi vähentämällä kaksoispohjan korkeudesta kaivon korkeus.

Jos kaksoispohjan sisälle on asennettu kaivoon liittyviä putkijohtoja, niissä on oltava venttiilit tai muut sulkulaitteet siinä kohdassa, missä putki liittyy säiliöön, jotta öljyn ulosvuotaminen estyisi putkiston vaurioituessa. Tällainen putkisto on asennettava mahdollisimman kauaksi aluksen pohjasta. Nämä venttiilit tulee pitää suljettuina merellä aina, kun säiliössä on öljylastia paitsi että venttiilit voidaan pitää auki siirrettäessä lastia aluksen viippauksen korjaamiseksi.

4 Näissä tapauksissa, joissa pohjavaurio samanaikaisesti kohdistuu neljään keskisäiliöön, O_s:n arvo voidaan laskea seuraavan kaavan avulla:

Os = 1/4 (ΣZiWi +ΣZi Ci) (III)

5 Hallinto voi hyväksyä pienemmän öljyn ulosvuotomäärän, mikäli jokaiseen lastiöljysäiliöön asennetaan lastinsiirtojärjestelmä, jolla on hätätilanteessa erittäin voimakas imuteho ja jolla öljyä voidaan siirtää yhdestä tai useammasta vaurioituneesta säiliöstä erillisiin painolastisäiliöihin tai käytettävissä oleviin lastisäiliöihin, mikäli voidaan osoittaa, että näissä säiliöissä on riittävästi tyhjää tilaa. Mainitunlaiseen järjestelmään perustuen voitaisiin ulosvuotomäärää pienentää ainoastaan siinä tapauksessa, että se pystyisi kahdessa tunnissa siirtämään öljymäärän, joka vastaa puolta suurimman vaurioituneen säiliön tilavuudesta, ja että painolasti tai lastisäiliöt kykenevät ottamaan tämän määrän vastaan. Ulosvuotomäärän pienentämisen tulee rajoittua siihen, että sallitaan Os laskettavaksi kaavan III mukaan. Tällaisen järjestelmän imuputket tulee asentaa sen tason yläpuolelle, mihin pohjavaurio ylettyy korkeussuunnassa (v_s). Hallinnon tulee tiedottaa järjestölle hyväksymänsä järjestelmät edelleen muiden sopimuspuolten tietoon saatettavaksi.

6 Tämä sääntö ei koske 1 säännön 28 kappaleen 8 kohdassa määriteltyjä 1 tammikuuta 2010 tai sen jälkeen luovutettuja öljysäiliöaluksia.

ble bottom. If the depth of such a well exceeds half the height of the double bottom, h_i shall be taken equal to the double bottom height minus the well height.

Piping serving such wells if installed within the double bottom shall be fitted with valves or other closing arrangements located at the point of connection to the tank served to prevent oil outflow in the event of damage to the piping. Such piping shall be installed as high from the bottom shell as possible. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tank contains oil cargo, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

4 In the case where bottom damage simultaneously involves four centre tanks, the value of O_s may be calculated according to the formula:

Os = 1/4 (Σ ZiWi + Σ ZiCi) (III)

5 An Administration may credit as reducing oil outflow in case of bottom damage, an installed cargo transfer system having an emergency high suction in each cargo oil tank, capable of transferring from a breached tank or tanks to segregated ballast tanks or to available cargo tankage if it can be assured that such tanks will have sufficient ullage. Credit for such a system would be governed by ability to transfer in two hours of operation oil equal to one half of the largest of the breached tanks involved and by availability of equivalent receiving capacity in ballast or cargo tanks. The credit shall be confined to permitting calculation of O_s according to formula (III). The pipes for such suctions shall be installed at least at a height not less than the vertical extent of the bottom damage v_s. The Administration shall supply the Organization with the information concerning the arrangements accepted by it, for circulation to other Parties to the Convention.

6 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

26 sääntö

Lastiöljysäiliöiden koon rajoittaminen ja järjestely

1 Paitsi mitä 7 kappaleessa jäljempänä määrätään:

1. jokaisen 1 säännön 28 kappaleen 2 kohdassa määritellyn 31 joulukuuta 1979 jälkeen luovutetun bruttovetoisuudeltaan yli 150 rekisteritonnin öljysäiliöaluksen ja

2. jokaisen 1 säännön 28 kappaleen 1 kohdassa määritellyn viimeistään 31 joulukuuta 1979 luovutetun bruttovetoisuudeltaan yli 150 rekisteritonnin öljysäiliöaluksen, joka kuuluu jompaankumpaan seuraavista ryhmistä:

.1 säiliöalus, jonka luovutus tapahtuu 1 päivänä tammikuuta 1977 jälkeen; tai

.2 säiliöalus, joka täyttää molemmat seuraavat ehdot:

.1 se on luovutettu viimeistään 1 päivänä tammikuuta 1977; ja

.2 rakennussopimus on tehty 1 päivänä tammikuuta 1974 jälkeen, tai jos rakennussopimusta ei ole aikaisemmin tehty, jos säiliöaluksen köli on laskettu tai se on samanlaisessa rakennusvaiheessa 30 kesäkuuta 1974 jälkeen,

tulee täyttää tämän säännön määräykset.

2 Öljysäiliöalusten lastisäiliöiden koon ja järjestelyn tulee olla sellaisia, että tämän liitteen 25 säännön mukaisesti laskettu oletettu öljyn ulosvuotomäärä O_c tai O_s ei millään aluksen pituuden osalla ylitä 30 000 kuutiometriä tai 400 $3\sqrt{DW}$, kumpi tahansa luku on suurempi, mutta samalla korkeintaan 40 000 kuutiometriä.

3 Minkään aluksen kylkeen ulottuvan lastiöljysäiliön tilavuus ei saa ylittää 75 %:ia tämän säännön 2 kappaleen mukaisesti rajoitetusta oletetusta öljyn ulosvuotomäärästä. Minkään öljylastin kuljetukseen käytettävä keskisäiliön tilavuus ei saa ylittää 50 000 kuutiometriä. Kuitenkin tämän liitteen 18 säännössä määritellyllä erillisillä painolastisäiliöillä varustetulla öljysäiliöaluksella voidaan aluksen kylkeen ulottuvan säiliön, joka

Regulation 26

Limitations of size and arrangement of cargo tanks

1 Except as provided in paragraph 7 below:

1. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, and

2. every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which falls into either of the following categories:

.1 a tanker, the delivery of which is after 1 January 1977, or

.2 a tanker to which both the following conditions apply:

.1 delivery is not later than 1 January 1977; and

.2 the building contract is placed after 1 January 1974, or in cases where no building contract has previously been placed, the keel is laid or the tanker is at a similar stage of construction after 30 June 1974.

shall comply with the provisions of this regulation.

2 Cargo tanks of oil tankers shall be of such size and arrangements that the hypothetical outflow O_c or O_s calculated in accordance with the provisions of regulation 25 of this Annex anywhere in the length of the ship does not exceed 30,000 cubic metres or 400 , whichever is the greater, but subject to a maximum of 40,000 cubic metres.

3 The volume of any one wing cargo oil tank of an oil tanker shall not exceed 75 per cent of the limits of the hypothetical oil outflow referred to in paragraph 2 of this regulation. The volume of any one centre cargo oil tank shall not exceed 50,000 cubic metres. However, in segregated ballast oil tankers as defined in regulation 18 of this Annex, the permitted volume of a wing cargo oil tank situated between two segregated ballast

sijaitsee kahden pituudeltaan yli l_c:n olevan erillisen painolastisäiliön välissä, tilavuutta lisätä aina oletetun öljyn ulosvuotomäärän enimmäismäärään asti sillä edellytyksellä, että kylkeen ulottuvien säiliöiden leveys ylittää arvon t_c.

4 Minkään lastisäiliön pituus ei saa ylittää 10 metriä tai jäljempänä mainittua arvoa, mikäli se on suurempi:

.1 jos lastisäiliöissä ei ole pitkittäislaipioita:

$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)$L kuitenkin korkeintaan 0,2L

.2 jos lastisäiliöiden keskiviivalla on pitkittäislaipio:

$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)$L

.3 jos lastisäiliöissä on kaksi tai useampia pitkittäislaipiota:

.1 kylkeen ulottuvan säiliön osalta: 0,2L

.2 keskisäiliön osalta:

1 jos $\frac{b_i}{B}$ on vähintään 1/5: 0,2L

2 jos $\frac{b_i}{B}$ on vähemmän kuin 1/5:

- eikä aluksen keskiviivalla ole pitkittäislaipioita:

$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)$ L

- jos aluksen keskiviivan kohdalla on pitkittäislaipio:

$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)$ L

.4 b_i on sisällä suoraan keskiviivaa vasten vahvistettua kesävaralaitaa vastaavalla korkeudella mitattu vähimmäisetäisyys aluksen kyljestä kyseisen säiliön ulompaan pitkittäislaipioon.

5 Jotta tämän säännön 2, 3 ja 4 kappaleessa määriteltyjä tilavuusrajoja ei ylitettäisi, riippumatta käytetystä hyväksytystä lastinsiirtojärjestelmästä, on tällainen järjestelmä varustettava venttiileillä tai muilla vastaavanlaisilla sulkulaitteilla säiliöiden erottamiseksi toisistaan, kun sanotunlainen järjestelmä yhdistää

tanks, each exceeding l_c in length, may be increased to the maximum limit of hypothetical oil outflow provided that the width of the wing tanks exceeds t_c.

4 The length of each cargo tank shall not exceed 10 m or one of the following values, whichever is the greater:

.1 where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)$L but not to exceed 0.2L

.2 where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)$L

.3 where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

.1 for wing cargo tanks: 0.2L

.2 for centre cargo tanks:

.1 if $\frac{b_i}{B}$ is equal to or greater than one fifth: 0.2L

.2 if $\frac{b_i}{B}$ is less than one fifth:

- where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$(0.5 \frac{b_i}{B} + 0.1)$ L

- where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$(0.25 \frac{b_i}{B} + 0.15)$ L

.4 b_i is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.

5 In order not to exceed the volume limits established by paragraphs 2, 3 and 4 of this regulation and irrespective of the accepted type of cargo transfer system installed, when such system interconnects two or more cargo tanks, valves or other similar closing devices shall be provided for separating the tanks

kahta tai useampaa lastisäiliötä keskenään. Näiden venttiilien tai laitteiden tulee olla suljettuina säiliöaluksen ollessa merellä.

6 Putket, jotka kulkevat lastisäiliöiden läpi kohdalla, jonka etäisyys aluksen kyljestä on pienempi kuin t_c tai jonka etäisyys aluksen pohjasta on pienempi kuin v_c, tulee varustaa venttiileillä tai vastaavanlaisilla sulkulaitteilla siinä kohdassa, missä nämä putket menevät lastisäiliöön. Nämä venttiilit tulee pitää suljettuina merellä aina, kun säiliöissä on öljyä. Ainoana poikkeuksena tästä ne voidaan avata siirrettäessä lastia aluksen viippauksen korjaamiseksi.

7 Tämä sääntö ei koske 1 säännön 28 kappaleen 8 kohdassa määriteltyjä 1 päivänä tammikuuta 2010 tai sen jälkeen luovutettavia öljysäiliöaluksia.

from each other. These valves or devices shall be closed when the tanker is at sea.

6 Lines of piping which run through cargo tanks in a position less than t_c from the ship's side or less than v_c from the ship's bottom shall be fitted with valves or similar closing devices at the point at which they open into any cargo tank. These valves shall be kept closed at sea at any time when the tanks contain cargo oil, except that they may be opened only for cargo transfer needed for the purpose of trimming of the ship.

7 This regulation does not apply to oil tankers delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8.

27 sääntö

Ehjän aluksen vakavuus

1 Jokaisen 1 säännön 28 kappaleen 7 kohdassa määritellyn 1 päivänä helmikuuta 2002 tai sen jälkeen luovutetun öljysäiliöaluksen, jonka kuollutpaino on vähintään 5 000 tonnia, tulee olla tämän säännön 1 kappaleen 1 ja 2 kohdissa eriteltyjen asianmukaisten ehjän aluksen vakavuuskriteerien mukaisia millä tahansa käyttösyväydellä huonoimmissa mahdollisissa hyvän toimintatavan mukaisissa lastin ja painolastin lastausolosuhteissa nesteiden siirto-operaatioiden välivaiheet mukaan luettuina. Painolastisäiliöt tulee kaikissa olosuhteissa olettaa vajaiksi.

.1 Poikittaisen alkuvaihtokeskuskorkeuden tulee satamassa olla 0 asteen kallistuskulmassa mitatun vapaan nestepinnan kohdalta oikaistuna vähintään 0,15 metriä.

.2 Merellä sovelletaan seuraavia kriteerejä:

.1 Oikaisevan momenttivarren GZ-käyrän rajoittama pinta-ala ei saa olla vähempää kuin 0,055 metriradiaania 30 asteen kallistuskulmaan asti eikä vähempää kuin 0,09 metriradiaania joko 40 asteen kallistuskulmaan asti tai vuotokulmaan θ_f[10] asti, jos tämä kulma on alle 40 astetta. Lisäksi oikaisevan momenttivarren GZ-käyrän rajoittaman pinta-alan on olta-

Regulation 27

Intact stability

1 Every oil tanker of 5,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 1 February 2002, as defined in regulation 1.28.7, shall comply with the intact stability criteria specified in paragraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, as appropriate, for any operating draught under the worst possible conditions of cargo and ballast loading, consistent with good operational practice, including intermediate stages of liquid transfer operations. Under all conditions the ballast tanks shall be assumed slack.

.1 In port, the initial metacentric height GMo, corrected for the free surface measured at 0° heel, shall be not less than 0.15 m;

.2 At sea, the following criteria shall be applicable:

.1 the area under the righting lever curve (GZ curve) shall be not less than 0.055 m.rad up to $\theta = 30^o$ angle of heel and not less than 0.09 m.rad up to $\theta = 40^o$ or other angle of flooding θ_f[10] if this angle is less than 40°. Additionally, the area under the righting lever curve (GZ curve) between the angles of heel of 30° and 40° or between 30° and θ_f, if this

va vähintään 0,03 metriradiaania 30 asteen ja 40 asteen kallistuskulmien välissä tai 30 asteen ja θ_f:n välissä, jos tämä kulma on alle 40 astetta;

.2 Oikaisevan momenttivarren GZ on oltava vähintään 0,20 metriä kallistuskulmalla, joka on 30 astetta tai suurempi.

.3 Sen kallistuskulman, jolla oikaiseva momenttivarsi GZ saavuttaa suurimman arvonsa, on oltava mieluiten yli 30 mutta ei kuitenkaan alle 25 astetta; ja

.4 Poikittaisen alkuvaihtokeskuskorkeuden on oltava 0 asteen kallistuskulmassa mitatun vapaan nestepinnan osalta korjattuna vähintään 0,15 metriä.

2 Tämän säännön 1 kappaleen vaatimusten on vastattava suunnittelutoimenpiteitä. Yhdistelmäalusten kohdalla yksinkertaiset täydentävät toiminnalliset menettelytavat voidaan sallia.

3 Tämän säännön 2 kappaleessa tarkoitetut yksinkertaiset täydentävät nesteiden siirtooperaatioiden toiminnalliset menettelytavat tarkoittavat päällikön saatavilla pidettäviä kirjallisia menettelytapoja, jotka:

.1 hallinto on hyväksynyt;

.2 osoittavat ne lasti ja painolastisäiliöt, jotka minkä tahansa nesteiden siirtoa tai mahdollista lastin tiheysvalikoimaa koskevan erityisehdon perusteella voivat olla tyhjiä ja silti mahdollistaa vakausedellytysten täyttymisen. Tyhjät säiliöt saattavat vaihdella nesteensiirron aikana, ja ne voivat muodostaa millaisen tahansa yhdistelmän edellyttäen, että ne täyttävät edellytykset;

.3 ovat nesteensiirrosta vastaavan päällystön jäsenen helposti ymmärrettävissä;

.4 mahdollistavat suunnitellut lastin/painolastin siirtotoimenpiteiden järjestykset;

.5 mahdollistavat saavutetun ja vaaditun vakavuuden vertailun graafisia tai taulukkomuotoisia suorituskykykriteerejä käyttäen;

.6 eivät vaadi vastuussa olevalta päällystön jäseneltä laajoja matemaattisia laskelmia;

.7 mahdollistavat vastuussa olevalle päällystön jäsenelle oikaisutoimet suositusarvoista poikettaessa ja hätätilanteissa; ja

.8 ovat selvästi nähtävissä hyväksytyssä vakavuuskirjassa sekä lastin/painolastinsiirron valvonta-asemalla ja kaikissa tietokoneohjel-

angle is less than 40º, shall be not less than 0.03 m.rad;

.2 the righting lever GZ shall be at least 0.20 m at an angle of heel equal to or greater than 30º;

.3 the maximum righting arm shall occur at an angle of heel preferably exceeding 30º but not less than 25º; and

.4 the initial metacentric height GMo, corrected for free surface measured at 0º heel, shall be not less than 0.15 m.

2 The requirements of paragraph 1 of this regulation shall be met through design measures. For combination carriers simple supplementary operational procedures may be allowed.

3 Simple supplementary operational procedures for liquid transfer operations referred to in paragraph 2 of this regulation shall mean written procedures made available to the master which:

.1 are approved by the Administration;

.2 indicate those cargo and ballast tanks which may, under any specific condition of liquid transfer and possible range of cargo densities, be slack and still allow the stability criteria to be met. The slack tanks may vary during the liquid transfer operations and be of any combination provided they satisfy the criteria;

.3 will be readily understandable to the officer-in-charge of liquid transfer operations;

.4 provide for planned sequences of cargo/ballast transfer operations;

.5 allow comparisons of attained and required stability using stability performance criteria in graphical or tabular form;

.6 require no extensive mathematical calculations by the officer-in-charge;

.7 provide for corrective actions to be taken by the officer-in-charge in case of departure from recommended values and in case of emergency situations; and

.8 are prominently displayed in the approved trim and stability booklet and at the cargo/ballast transfer control station and in

missa, joiden avulla vakavuuslaskelmia tehdään.

28 sääntö

Osastointi ja vauriovakaus

1 Jokaisen 1 säännön 28 kappaleen 2 kohdassa määritellyn 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutetun bruttovetoisuudeltaan yli 150 rekisteritonnin öljysäiliöaluksen tulee täyttää tämän säännön 3 kappaleessa määritellyt osastointi ja vuotovakavuusehdot sen jälkeen, kun tämän säännön 2 kappaleessa määriteltyjen kylki tai pohjavaurioiden on oletettu tapahtuneen. Nämä ehdot tulee täyttää jokaisen käytetyn syväyksen osalta, jotka vastaavat todellisia osa tai täyslastitilanteita vastaten aluksen viippaus- ja lujuusrajoituksia sekä lastien ominaispainoja. Tällaisen vaurion tulee olettaa kohdistuvan kaikkiin ajateltavissa oleviin aluksen pituuden kohtiin seuraavasti:

.1 säiliöaluksella, jonka pituus on yli 225 metriä, mihin tahansa kohtaan aluksen pituussuunnassa;

.2 säiliöaluksille, joiden pituus on yli 150 metriä mutta korkeintaan 225 metriä, mihin tahansa kohtaan aluksen pituussuunnassa, lukuun ottamatta tapausta, jolloin vaurio kohdistuu aluksen peräosassa sijaitsevaa koneistotilaa rajoittavaan etu tai perälaipioon. Koneistotila tulee käsittää erillisenä täyttävänä tilana; ja

.3 säiliöaluksille, joiden pituus on korkeintaan 150 metriä, mihin tahansa kohtaan aluksen pituussuunnassa vierekkäisten poikittaislaipioiden väliin, lukuun ottamatta koneistotilaa. Säiliöaluksille, joiden pituus on korkeintaan 100 metriä ja jotka eivät pysty täyttämään kaikkia tämän säännön 3 kappaleen vaatimuksia heikentämättä oleellisesti aluksen toimintakykyä, hallinto voi myöntää helpotuksia näistä vaatimuksista.

Painolastiolosuhteissa, jolloin säiliöalus ei kuljeta öljyä lastisäiliöissä, lukuun ottamatta öljyjätteitä, ei tarvitse ottaa huomioon.

2 Seuraavia oletetun vaurion laajuutta ja luonnetta koskevia määräyksiä tulee soveltaa:

any computer software by which stability calculations are performed.

Regulation 28

Subdivision and damage stability

1 Every oil tanker delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, of 150 gross tonnage and above, shall comply with the subdivision and damage stability criteria as specified in paragraph 3 of this regulation, after the assumed side or bottom damage as specified in paragraph 2 of this regulation, for any operating draught reflecting actual partial or full load conditions consistent with trim and strength of the ship as well as relative densities of the cargo. Such damage shall be applied to all conceivable locations along the length of the ship as follows:

.1 in tankers of more than 225 metres in length, anywhere in the ship's length;

.2 in tankers of more than 150 metres, but not exceeding 225 metres in length, anywhere in the ship's length except involving either after or forward bulkhead bounding the machinery space located aft. The machinery space shall be treated as a single floodable compartment; and

.3 in tankers not exceeding 150 metres in length, anywhere in the ship's length between adjacent transverse bulkheads with the exception of the machinery space. For tankers of 100 metres or less in length where all requirements of paragraph 3 of this regulation cannot be fulfilled without materially impairing the operational qualities of the ship, Administrations may allow relaxations from these requirements.

Ballast conditions where the tanker is not carrying oil in cargo tanks, excluding any oil residues, shall not be considered.

2 The following provisions regarding the extent and the character of the assumed damage shall apply:

1. Kylkivaurio:

1	Ulottuvuus aluksen pituussuunnassa:	pienempi arvoista 1/3 $L^{2/3}$ tai 14,5 metriä
2	Ulottuvuus aluksen poikittaissuunnassa (mitattuna levytyksestä kohtisuoraan keskiviivaa vasten vahvistettua kesälastiviivaa vastaavalla korkeudella)	pienempi arvoista B/5 tai 11,5 metriä
3	Ulottuvuus pystysuunnassa:	Keskiviivalla sijaitsevasta pohjalevytyksen malliviivasta ylöspäin rajoituksetta

2 Pohjavaurio:

		0,3L aluksen keulapystysuorasta	Aluksen kaikissa muissa kohdissa
1	Ulottuvuus aluksen pituussuunnassa:	pienempi arvoista 1/3 $L^{2/3}$ tai 14,5 metriä	pienempi arvoista 1/3 $L^{2/3}$ tai 5 metriä
2	Ulottuvuus aluksen poikittaissuunnassa:	pienempi arvoista B/6 tai 10 metriä	pienempi arvoista B/6 tai 5 metriä
3	Ulottuvuus pystysuunnassa:	pienempi arvoista B/15 tai 6 metriä, mitattuna keskiviivalla sijaitsevasta pohjalevytyksen malliviivasta	pienempi arvoista B/15 tai 6 metriä, mitattuna keskiviivalla sijaitsevasta pohjalevytyksen malliviivasta

1 Side damage:

1	Longitudinal extent:	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ or 14.5 metres, whichever is less
2	Transverse extent (inboard from the ship's side at right angles to the centreline at the level of the summer load line):	$\frac{B}{5}$ or 11.5 metres, whichever is less
3	Vertical extent:	From the moulded line of the bottom shell plating at centreline, upwards without limit

2 Bottom damage:

		For 0.3L from the forward perpendicular of the ship	Any other part of the ship
1	Longitudinal extent:	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ or 14.5 metres, whichever is less	$\frac{1}{3}\left(L^{\frac{2}{3}}\right)$ or 5 metres, whichever is less
2	Transverse extent:	$\frac{B}{6}$ or 10 metres, whichever is less	$\frac{B}{6}$ or 5 metres, whichever is less
3	Vertical extent:	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline	$\frac{B}{15}$ or 6 metres, whichever is less, measured from the moulded line of the bottom shell plating at centreline

.3 Jos mikä tahansa vaurio, joka on vähäisempi kuin tämän kappaleen 2 kohdan 1 ja 2 alakohdissa on eritelty, aiheuttaa vakavamman tilanteen, tulee tällainen vähäisempi vaurio ottaa huomioon.

.4 Milloin vaurion oletetaan kohdistuvan poikittaislaipioihin, kuten tämän säännön 1 kappaleen 1 ja 2 kohdassa määritellään, poikittaiset vesitiiviit laipiot tulee asettaa toisistaan etäisyydelle, joka vastaa 2 kappaleen 2 kohdan 1 alakohdassa määriteltyä oletetun vaurion laajuutta pituussuunnassa, jotta tällaisia laipioita voitaisiin pitää tehokkaina. Milloin poikittaislaipioita asetetaan pienemmälle etäisyydelle, yhden tai useamman tällaisen laipion ei katsota olevan olemassa määrättäessä täyttyviä tiloja.

.5 Milloin tämän säännön 1 kappaleen 3 kohdan mukaisesti oletetaan vaurion sattuvan kahden vierekkäisen vesitiiviin poikittaislaipion väliin, pääpoikittaislaipioiden tai poikittaislaipioiden, jotka rajoittavat aluksen kylkeen ulottuvia säiliöitä tai kaksoispohjasäiliöitä, ei tarvitse olettaa vaurioituneen, ellei:

.1 vierekkäisten laipioiden väli ole pienempi kuin 2 kappaleen 1 kohdassa oletettu vaurion laajuus pituussuunnassa; tai

.3 If any damage of a lesser extent than the maximum extent of damage specified in subparagraphs 2.1 and 2.2 of this paragraph would result in a more severe condition, such damage shall be considered.

.4 Where the damage involving transverse bulkheads is envisaged as specified in subparagraphs 1.1 and 1.2 of this regulation, transverse watertight bulkheads shall be spaced at least at a distance equal to the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph in order to be considered effective. Where transverse bulkhead are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads within such extent of damage shall be assumed as non-existent for the purpose of determining flooded compartments.

.5 Where the damage between adjacent transverse watertight bulkheads is envisaged as specified in subparagraph 1.3 of this regulation, no main transverse bulkhead or a transverse bulkhead bounding side tanks or double bottom tanks shall be assumed damaged, unless:

.1 the spacing of the adjacent bulkheads is less than the longitudinal extent of assumed damage specified in subparagraph 2.1 of this paragraph; or

.2 poikittaislaipiossa ole askelmaa tai syvennystä, jonka pituus on yli 3,05 metriä ja joka sijaitsee oletetun vaurion tunkeumaalueella. Askelmaa, jonka muodostavat peräsoppilaipio ja peräsoppisäiliön katto, ei katsota askelmaksi sovellettaessa tätä sääntöä.

.6 Jos putkia, kanavia tai tunneleita sijaitsee oletetun vaurion alueella, tulee ryhtyä toimenpiteisiin, joilla estetään jatkuvan vedellä täyttymisen leviäminen muihin osastoihin kuin niihin, joiden oletetaan kussakin vauriotilanteessa täyttyvän.

3 Öljysäiliöalusten katsotaan täyttävän vuotovakavuusehdot, jos seuraavat vaatimukset täyttyvät:

.1 Lopullinen vesiviiva, ottaen huomioon uppoamisen, kallistumisen ja viippauksen, tulee olla kaikkien sellaisten aukkojen alareunan alapuolella, joiden kautta jatkuva vedellä täyttyminen voi tapahtua. Tällaisiin aukkoihin tulee kuulua ilmaputket ja sellaiset aukot, jotka suljetaan säätiiviiden ovien tai luukunkansien avulla. Tällaisiin aukkoihin eivät välttämättä kuulu sellaiset, jotka suljetaan vesitiiviillä miesaukkojen luukuilla ja kannentasoisilla pienillä luukuilla, pienillä vesitiiviillä lastisäiliön luukunkansilla, jotka säilyttävät kannen tiiviyden, kauko-ohjatuilla vesitiiviillä liukuovilla sekä aukeamatonta tyyppiä olevilla valoventtiileillä.

.2 Vedellä täyttymisen loppuvaiheessa epäsymmetrisen täyttymisen aiheuttama kallistuskulma ei saa ylittää 25 astetta. Tätä kulmaa voidaan lisätä 30 asteeseen saakka, mikäli kannen reuna ei painu veden alle.

.3 Vakavuus täyttymisen loppuvaiheessa tulee tutkia, ja sitä voidaan pitää riittävänä, jos vakavuusmomenttivarsikäyrä ulottuu vähintään 20 asteen päähän tasapainotilanteesta sekä suurin jäljellä oleva momenttivarsi on vähintään 0,1 metriä 20 asteen vakavuuslaajuuden alueella; näiden arvojen piiriin kuuluvan käyrän alaisen alueen tulee olla vähintään 0,0175 metriradiaania. Suojaamattomien aukkojen ei tule joutua veden alle tällä käyrällä, ellei kyseisen tilan oleteta täyttyneen vedellä. Näillä arvoilla tämän kappaleen 3 kohdan 1 alakohdassa lueteltujen aukkojen ja muiden vesitiiviisti sulkeutuvien aukkojen joutuminen veden alle voidaan sallia.

.2 there is a step or recess in a transverse bulkhead of more than 3.05 metres in length, located within the extent of penetration of assumed damage. The step formed by the after peak bulkhead and after peak top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

.6 If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage, arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable for each case of damage.

3 Oil tankers shall be regarded as complying with the damage stability criteria if the following requirements are met:

.1 The final waterline, taking into account sinkage, heel and trim, shall be below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place. Such openings shall include air-pipes and those which are closed by means of weathertight doors or hatch covers and may exclude those openings closed by means of watertight manhole covers and flush scuttles, small watertight cargo tank hatch covers which maintain the high integrity of the deck, remotely operated watertight sliding doors, and sidescuttles of the non-opening type.

.2 In the final stage of flooding, the angle of heel due to unsymmetrical flooding shall not exceed 25°, provided that this angle may be increased up to 30º if no deck edge immersion occurs.

.3 The stability in the final stage of flooding shall be investigated and may be regarded as sufficient if the righting lever curve has at least a range of 20º beyond the position of equilibrium in association with a maximum residual righting lever of at least 0.1 metre within the 20º range; the area under the curve within this range shall not be less than 0.0175 metre radians. Unprotected openings shall not be immersed within this range unless the space concerned is assumed to be flooded. Within this range, the immersion of any of the openings listed in subparagraph 3.1 of this paragraph and other openings capable of being closed watertight may be permitted.

.4 Hallinnon tulee varmistua, että vakavuus on riittävä vedellä täyttymisen välitilanteissa.

.5 Mekaanisten apuvälineiden, kuten venttiilejä tai kallistuksen tasausputkia edellyttävien tasausjärjestelyjen, jos aluksessa sellaisia on, ei katsota täyttävän tämän kappaleen 3 kohdan 1-3 alakohdan vaatimuksia kallistuskulman vähentämiseksi tai riittävän jäljellä olevan vakavuuden saavuttamiseksi, ja riittävä jäljellä oleva vakavuus tulee pitää yllä kaikissa niissä vaiheissa, jossa tasausta käytetään. Poikkileikkausalaltaan laajojen kanavien yhdistämiä tiloja voi pitää yhteisinä.

4 Tämän säännön 1 kappaleen vaatimusten täyttäminen tulee osoittaa laskelmilla, joissa tulee ottaa huomioon aluksen rakennepiirteet, vaurioituneiden osastojen järjestely, muoto ja sisältö sekä nesteiden jakauma, ominaispainot ja vapaiden nestepintojen vaikutus. Laskelmien tulee perustua seuraavaan:

.1 Kaikki tyhjät tai osittain täytetyt säiliöt, kuljetettujen lastien ominaispainot sekä kaikki nesteiden ulosvuotamiset vaurioituneista osastoista tulee ottaa huomioon.

.2 Vaurion seurauksena syntyneet seuraavat täyttyvyydet tulee olettaa:

Tilat	**Täyttyvyys**
Varastotilat	0,60
Asuntotilat	0,95
Koneistotilat	0,85
Tyhjät tilat	0,95
Kulutettaville nesteille tarkoitetut tilat	0:sta 0,95:een[11]
Muille nesteille tarkoitetut tilat	0:sta 0,95:een

.3 Ylärakenteiden, jotka sijaitsevat suoraan kylkivauriokohdan yläpuolella, uppouma jätetään huomiotta. Vaurioalueen ulkopuolella sijaitsevat vedellä täyttymättömät ylärakenteen osat voidaan kuitenkin ottaa huomioon sillä edellytyksellä, että nämä osat on erotettu vaurioituneesta tilasta vesitiiviillä laipioilla ja tämän kappaleen 1 kohdan näitä vahingoittu-

.4 The Administration shall be satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

.5 Equalization arrangements requiring mechanical aids such as valves or cross-levelling pipes, if fitted, shall not be considered for the purpose of reducing an angle of heel or attaining the minimum range of residual stability to meet the requirements of subparagraphs 3.1, 3.2 and 3.3 of this paragraph and sufficient residual stability shall be maintained during all stages where equalization is used. Spaces which are linked by ducts of a large cross-sectional area may be considered to be common.

4 The requirements of paragraph 1 of this regulation shall be confirmed by calculations which take into consideration the design characteristics of the ship, the arrangements, configuration and contents of the damaged compartments; and the distribution, relative densities and the free surface effect of liquids. The calculations shall be based on the following:

.1 Account shall be taken of any empty or partially filled tank, the relative density of cargoes carried, as well as any outflow of liquids from damaged compartments.

.2 The permeabilities assumed for spaces flooded as a result of damage shall be as follows:

Spaces	**Permeabilities**
Appropriated to stores	0.60
Occupied by accommodation	0.95
Occupied by machinery	0.85
Voids	0.95
Intended for consumable liquids	0 to 0.95[11]
Intended for other liquids	0 to 0.95

.3 The buoyancy of any superstructure directly above the side damage shall be disregarded. The unflooded parts of superstructures beyond the extent of damage, however, may be taken into consideration provided that they are separated from the damaged space by watertight bulkheads and the requirements of subparagraph .1 of this regula-

mattomia tiloja koskevat vaatimukset täytetään. Saranoidut vesitiiviit ovet, jotka sijaitsevat ylärakenteen vesitiiviissä laipioissa, voidaan hyväksyä.

.4 Vapaan nestepinnan vaikutus tulee laskea jokaiselle erilliselle osastolle 5 asteen kallistuskulmalla. Hallinto voi vaatia tai sallia vapaan nestepinnan aiheuttaman korjauksen laskemisen suuremmilla kallistuskulmilla kuin 5 asteella osittain täytettyjen säiliöiden osalta.

.5 Laskettaessa kulutettavien nesteiden vapaan nestepinnan aiheuttamaa vaikutusta tulee olettaa jokaisen nestetyypin osalta, että vähintään yhdessä poikittaisessa sivusäiliöparissa tai yhdessä keskisäiliössä on vapaa nestepinta. Se säiliö tai säiliöiden yhdistelmä, joissa vapaan nestepinnan vaikutus on suurin, tulee ottaa huomioon.

5 Jokaiselle säiliöaluksen päällikölle ja henkilölle, joka on vastuussa hinattavasta öljysäiliöaluksesta, joihin tätä sääntöä sovelletaan, tulee hyväksytyssä muodossa luovuttaa seuraavat tiedot:

.1 sellaista tietoa lastin lastaamisesta ja sijoittamisesta alukseen, joka on tarpeen tämän säännön määräysten noudattamisen varmistamiseksi; ja

.2 tietoja aluksen kyvystä täyttää tämän säännön määräämät vuotovakavuusehdot, niiden helpotusten vaikutus mukaan luettuna, jotka on saatettu myöntää tämän säännön 1 kappaleen 3 kohdan mukaisesti.

6 1 säännön 28 kappaleen 6 kohdassa määriteltyjen 6 päivänä heinäkuuta 1996 tai sen jälkeen luovutettujen öljysäiliöalusten, joiden kuollutpaino on vähintään 20 000 tonnia, tämän säännön 2 kappaleen 2 kohdassa esitettyjä vahinko-olettamuksia täydennetään seuraavilla oletetuilla vahingoilla pohjavauriotapauksessa:

.1 ulottuvuus aluksen pituussuunnassa:

.1 alukset, joiden kuollutpaino on vähintään 75 000 tonnia:

0,6L mitattuna keulapystysuorasta;

.2 alukset, joiden kuollutpaino on alle 75 000 tonnia:

0,4L mitattuna keulapystysuorasta;

.2 ulottuvuus poikittaissuunnassa: B/3 kaikkialla pohjassa;

tion in respect of these intact spaces are complied with. Hinged watertight doors may be acceptable in watertight bulkheads in the superstructure.

.4 The free surface effect shall be calculated at an angle of heel of 5º for each individual compartment. The Administration may require or allow the free surface corrections to be calculated at an angle of heel greater than 5º for partially filled tanks.

.5 In calculating the effect of free surfaces of consumable liquids it shall be assumed that, for each type of liquid at least one transverse pair or a single centreline tank has a free surface and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surface is the greatest.

5 The master of every oil tanker to which this regulation applies and the person in charge of a non-self-propelled oil tanker, to which this regulation applies shall be supplied in a approved form with:

.1 information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation; and

.2 data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this regulation, including the effect of relaxations that may have been allowed under subparagraph 1.3 of this regulation.

6 For oil tankers of 20,000 tonnes deadweight and above delivered on or after 6 July 1996, as defined in regulation 1.28.6, the damage assumptions prescribed in paragraph 2.2 of this regulation shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

.1 longitudinal extent:

.1 ships of 75,000 tonnes deadweight and above:

0.6L measured from the forward perpendicular;

.2 ships of less than 75,000 tonnes deadweight:

0.4L measured from the forward perpendicular;

.2 transverse extent: B/3 anywhere in the bottom;

.3 ulottuvuus pystysuunnassa: ulomman rungon murtuma.

29 sääntö

Jätesäiliöt

1 Ellei tämän liitteen 3 säännön 4 kappaleen määräyksistä muuta johdu, öljysäiliöaluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava tämän säännön 2 kappaleen 1–3 kohdan mukaiset jätesäiliöjärjestelyt. 1 säännön 28 kappaleen 1 kohdassa määritellyissä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1979 luovutetuissa öljysäiliöaluksissa mikä tahansa lastisäiliö voidaan määrätä jätesäiliöksi.

2.1 Asianmukaiset välineet tulee olla varattuna lastisäiliöiden puhdistamista varten sekä likaisen painolastin jätteiden ja säiliöiden pesuvesien siirtämiseen lastisäiliöistä hallinnon hyväksymän jätesäiliöön.

2.2 Tässä järjestelmässä öljypitoisen jätteen siirtäminen jätesäiliöön tai jätesäiliöiden yhdistelmään tulee järjestää niin, että kaikki mereen tyhjennetty poistovesi on tämän liitteen 34 säännön mukaista.

2.3 Jätesäiliön tai niiden yhdistelmän järjestelyn tilavuuden tulee riittää säiliön pesuvesistä, öljypitoisista jätteistä ja likaisen painolastin jätteistä aiheutuvien jätteiden säilyttämiseen. Jätesäiliön tai säiliöiden kokonaistilavuuden on oltava vähintään 3 prosenttia aluksen öljynkuljetuskapasiteetista sillä poikkeuksella, että hallinto voi hyväksyä:

.1 2 prosenttia niiden öljysäiliöalusten kohdalla, joiden säiliöiden pesujärjestely on sellainen, että jätesäiliötä tai säiliöitä pesuvedellä täytettäessä tämä vesi riittää säiliöiden pesemiseen ja soveltuvin osin imureiden käyttönesteeksi ilman, että järjestelmään lisätään vettä;

.2 2 prosenttia, milloin aluksessa on tämän liitteen 18 säännön mukaiset erilliset painolastisäiliöt tai puhtaalle painolastille varatut painolastisäiliöt taikka tämän liitteen 3 säännön mukainen raakaöljypesua käyttävä pesujärjestelmä. Tätä tilavuutta voidaan edelleen vähentää 1,5 prosenttiin niiden öljysäiliöalusten kohdalla, joiden säiliöiden pesujärjestely on sellainen, että jätesäiliötä tai säiliöitä pe-

.3 vertical extent: breach of the outer hull.

Regulation 29

Slop tanks

1 Subject to the provisions of paragraph 4 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with slop tank arrangements in accordance with the requirements of paragraphs 2.1 to 2.3 of this regulation. In oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, any cargo tank may be designated as a slop tank.

2.1 Adequate means shall be provided for cleaning the cargo tanks and transferring the dirty ballast residue and tank washings from the cargo tanks into a slop tank approved by the Administration.

2.2 In this system arrangements shall be provided to transfer the oily waste into a slop tank or combination of slop tanks in such a way that any effluent discharged into the sea will be such as to comply with the provisions of regulation 34 of this Annex.

2.3 The arrangements of the slop tank or combination of slop tanks shall have a capacity necessary to retain the slop generated by tank washings, oil residues and dirty ballast residues. The total capacity of the slop tank or tanks shall not be less than 3 per cent of the oil carrying capacity of the ship, except that the Administration may accept:

.1 2 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangement are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system;

.2 2 per cent where segregated ballast tanks or dedicated clean ballast tanks are provided in accordance with regulation 18 of this Annex, or where a cargo tank cleaning system using crude oil washing is fitted in accordance with regulation 3 of this Annex. This capacity may be further reduced to 1.5 per cent for such oil tankers where the tank washing arrangements are such that once the

suvedellä täytettäessä tämä vesi riittää säiliöiden pesemiseen ja soveltuvin osin imureiden käyttönesteeksi ilman, että järjestelmään lisätään vettä; ja

.3 1 prosentin yhdistelmäaluksissa, jotka kuljettavat öljylastia ainoastaan sileäseinäisissä säiliöissä. Tätä tilavuutta voidaan edelleen vähentää 0,8 prosenttiin niiden öljysäiliöalusten kohdalla, joiden säiliöiden pesujärjestely on sellainen, että jätesäiliötä tai säiliöitä pesuvedellä täytettäessä tämä vesi riittää säiliöiden pesemiseen ja soveltuvin osin imureiden käyttönesteeksi niin, ettei järjestelmään lisätä vettä.

2.4 Jätesäiliöt ja erityisesti niiden mahdollisten sisäänotto ja ulostuloaukkojen, läppien ja sulkulaitteiden sijoittelu tulee suunnitella niin, että liialliselta tärinältä öljyn tai emulsion sekoittumiselta veteen vältytään.

3 1 säännön 28 kappaleen 2 kohdassa määritellyissä 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutetuissa öljysäiliöaluksissa, joiden kuollutpaino on vähintään 70 000 tonnia, tulee olla vähintään kaksi jätesäiliötä.

slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system; and

.3 1 per cent for combination carriers where oil cargo is only carried in tanks with smooth walls. This capacity may be further reduced to 0.8 per cent where the tank washing arrangements are such that once the slop tank or tanks are charged with washing water, this water is sufficient for tank washing and, where applicable, for providing the driving fluid for eductors, without the introduction of additional water into the system.

2.4 Slop tanks shall be so designed particularly in respect of the position of inlets, outlets, baffles or weirs where fitted, so as to avoid excessive turbulence and entrainment of oil or emulsion with the water.

3 Oil tankers of 70,000 tonnes deadweight and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, shall be provided with at least two slop tanks.

30 sääntö

Pumppaus , putkisto ja tyhjennysjärjestely

1 Jokaisessa öljysäiliöaluksessa tulee olla aluksen kannella kummallakin kyljellä vastaanottolaitteisiin kytkettävä tyhjennysyhde likaisen painolastiveden tai öljyn pilaaman veden tyhjentämistä varten.

2 Jokaisessa bruttovetoisuudeltaan vähintään 150 rekisteritonnin öljysäiliöaluksessa on oltava painolastiveden tai öljyyntyneen veden lastisäiliöalueilta mereen tyhjentämistä varten putkijohdot, joiden johtaminen avoimelle kannelle tai aluksen kylkeen vesiviivan yläpuolelle suurimmalla painolastisyvyydellä voidaan tämän liitteen 34 säännön perusteella sallia. Eri putkistojärjestelyt, jotka mahdollistavat tämän säännön 6 kappaleen 1–5 kohdissa sallitun kaltaisen toiminnan, voidaan hyväksyä.

3 1 säännön 28 kappaleen 2 kohdassa määritellyissä 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutetuissa bruttovetoisuudeltaan vähintään

Regulation 30

Pumping, piping and discharge arrangement

1 In every oil tanker, a discharge manifold for connection to reception facilities for the discharge of dirty ballast water or oil-contaminated water shall be located on the open deck on both sides of the ship.

2 In every oil tanker of 150 gross tonnage and above, pipelines for the discharge to the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas which may be permitted under regulation 34 of this Annex shall be led to the open deck or to the ship's side above the waterline in the deepest ballast condition. Different piping arrangements to permit operation in the manner permitted in subparagraphs 6.1 to 6.5 of this regulation may be accepted.

3 In oil tankers of 150 gross tonnage and above delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, means shall be

150 rekisteritonnin öljysäiliöaluksissa on oltava keinot keskeyttää muu kuin tämän säännön 6 kappaleen perusteella sallittava vesiviivan alla tapahtuva painolastiveden tai öljyyntyneen veden tyhjentäminen lastisäiliöalueilta mereen ylemmällä kannella tai ylempänä sijaitsevasta paikasta niin, että tämän säännön 1 kappaleessa tarkoitettua käytössä olevaa yhdettä ja tämän säännön 2 kappaleessa tarkoitettuja putkijohtoa voidaan silmämääräisesti valvoa. Tyhjennyksen pysäytyskeinojen ei tarvitse olla havaintopaikalla, jos havaintopaikan ja tyhjennyspaikan välillä on luotettava viestintäjärjestelmä, kuten puhelin tai radiojärjestelmä.

4 Jokaisen 1 säännön 28 kappaleen 4 kohdassa määritellyn 1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen luovutetun öljysäiliöaluksen, jossa on oltava erilliset painolastisäiliöt tai raakaöljypesujärjestelmä, tulee olla seuraavien vaatimusten mukainen:

.1 siinä on oltava siten suunniteltu ja asennettu öljyputkisto, että putkiin jäävän öljyn määrä minimoituu; ja

.2 siinä on oltava keinot tyhjentää kaikki lastipumput ja kaikki öljyputket lastin tyhjennyksen päättyessä kytkemällä ne tarvittaessa tyhjennyslaitteeseen. Putkien ja pumppujen tyhjennyslaitteet on voitava tyhjentää sekä maissa että lastisäiliöön tai jätesäiliöön. Maihin tyhjennystä varten aluksessa on oltava erityinen, läpimitaltaan vähäinen putki, joka tulee liittää ulkopuolella aluksen tyhjennysyhteen venttiileihin.

5 Jokaisen 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa määritellyn viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutetun raakaöljysäiliöaluksen, jossa on oltava erilliset painolastisäiliöt tai raakaöljypesujärjestelmä, tulee olla tämän säännön 4 kappaleen 2 kohdan määräysten mukainen.

6 Jokaisessa öljysäiliöaluksessa painolastivesi tai öljyn pilaama vesi tulee tyhjentää vesiviivan yläpuolelta seuraavin poikkeuksin:

.1 Erillinen painolasti ja puhdas painolasti voidaan tyhjentää vesiviivan yläpuolelta:

.1 satamissa tai rannikon edustalla olevissa terminaaleissa, tai

.2 merellä painovoiman avulla, tai

.3 merellä pumppujen avulla, jos painolastivesi vaihdetaan alusten painolastiveden ja

provided for stopping the discharge into the sea of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas, other than those discharges below the waterline permitted under paragraph 6 of this regulation, from a position on the upper deck or above located so that the manifold in use referred to in paragraph 1 of this regulation and the discharge to the sea from the pipelines referred to in paragraph 2 of this regulation may be visually observed. Means for stopping the discharge need not be provided at the observation position if a positive communication system such as a telephone or radio system is provided between the observation position and the discharge control position.

4 Every oil tanker delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, required to be provided with segregated ballast tanks or fitted with a crude oil washing system, shall comply with the following requirements:

.1 it shall be equipped with oil piping so designed and installed that oil retention in the lines is minimized; and

.2 means shall be provided to drain all cargo pumps and all oil lines at the completion of cargo discharge, where necessary by connection to a stripping device. The line and pump draining shall be capable of being discharged both ashore and to a cargo tank or a slop tank. For discharge ashore a special small diameter line shall be provided and shall be connected outboard of the ship's manifold valves.

5 Every crude oil tanker delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3, required to be provided with segregated ballast tanks, or to be fitted with a crude oil washing system, shall comply with the provisions of paragraph 4.2 of this regulation.

6 On every oil tanker the discharge of ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas shall take place above the waterline, except as follows:

.1 Segregated ballast and clean ballast may be discharged below the waterline:

.1 in ports or at offshore terminals, or

.2 at sea by gravity, or

.3 at sea by pumps if the ballast water exchange is performed under the provisions of

kerrostumien rajoittamisesta ja käsittelystä tehdyn kansainvälinen yleissopimuksen D osan 1 säännön 1 kappaleen määräysten mukaisesti.

edellyttäen, että painolastiveden pinta välittömästi ennen tyhjennystä on tutkittu joko silmämääräisesti tai muulla tavalla sen varmistamiseksi, ettei se ole öljyyntynyt.

.2 Ne 1 säännön 28 kappaleen 1 kohdassa määritellyt viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1979 luovutetut öljysäiliöalukset, jotka eivät ilman muutoksia kykene tyhjentämään erillistä painolastia vesiviivan yläpuolelta, voivat tyhjentää erillisen painolastin vesiviivan alapuolelta merellä edellyttäen, että painolastiveden pinta on tutkittu joko silmämääräisesti tai muulla tavalla välittömästi ennen tyhjennystä sen varmistamiseksi, ettei siihen ole sekoittunut öljyä.

.3 Ne 1 säännön 28 kappaleen 3 kohdassa määritellyt viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutetut öljysäiliöalukset, joissa on puhtaalle painolastille varattuja säiliöitä ja jotka eivät ilman muutoksia kykene tyhjentämään painolastivettä puhtaalle painolastille varatuista säiliöistä vesiviivan yläpuolella, voivat tyhjentää tämän painolastin vesiviivan alapuolelta edellyttäen, että painolastiveden tyhjennystä valvontaan tämän liitteen 18 säännön 8 kappaleen 3 kohdan mukaisesti.

.4 Jokaisessa merellä olevassa öljysäiliöaluksessa likainen painolastivesi tai öljyyntynyt vesi voidaan tyhjentää lastialueen muista kuin jätesäiliöistä painovoiman avulla vesiviivan alapuolelta edellyttäen, että aikaa on kulunut riittävästi niin, että öljyn erottuminen vedestä on ollut mahdollista ja että painolastivesi on tutkittu välittömästi ennen tyhjennystä tämän liitteen 32 säännössä tarkoitetulla öljyn ja veden rajapinnan ilmaisimella sen varmistamiseksi, että rajapinnan korkeus on sellainen, ettei tyhjennys aiheuta meriympäristölle suurempaa haitan riskiä.

.5 1 säännön 28 kappaleen 1 kohdassa määritellyissä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1979 luovutetuissa öljysäiliöaluksissa likainen painolastivesi tai öljyn pilaama vesi lastisäiliöalueilta voidaan merellä tyhjentää vesiviivan alapuolelta tämän kappaleen 6 kohdan 4 kohdassa tarkoitetun menetelmän jäl-

regulation D-1.1 of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments.

provided that the surface of the ballast water has been examined either visually or by other means immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

.2 Oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, which, without modification, are not capable of discharging segregated ballast above the waterline may discharge segregated ballast below the waterline at sea, provided that the surface of the ballast water has been examined immediately before the discharge to ensure that no contamination with oil has taken place.

.3 Oil tankers delivered on or before 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.3 operating with dedicated clean ballast tanks, which without modification are not capable of discharging ballast water from dedicated clean ballast tanks above the waterline, may discharge this ballast below the waterline provided that the discharge of the ballast water is supervised in accordance with regulation 18.8.3 of this Annex.

.4 On every oil tanker at sea, dirty ballast water or oil contaminated water from tanks in the cargo area, other than slop tanks, may be discharged by gravity below the waterline, provided that sufficient time has elapsed in order to allow oil/water separation to have taken place and the ballast water has been examined immediately before the discharge with an oil/water interface detector referred to in regulation 32 of this Annex, in order to ensure that the height of the interface is such that the discharge does not involve any increased risk of harm to the marine environment.

.5 On oil tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, at sea dirty ballast water or oil contaminated water from cargo tank areas may be discharged below the waterline, subsequent to or in lieu of the discharge by the method referred to in subparagraph 6.4 of

keen tai sen sijasta edellyttäen, että:

.1 osa kyseisen veden virtauksesta johdetaan pysyvän putkiston kautta helppopääsyiseen kohtaan ylemmälle kannelle tai ylemmäs, josta sitä voidaan silmämääräisesti tarkkailla tyhjennyksen aikana; ja

.2 kyseiset virtauksen osaa koskevat järjestelyt ovat hallinnon määrittämien vaatimusten mukaisia. Näihin määräyksiin kuuluvat vähintään kaikki järjestön osittaisvirtausjärjestelmän suunnittelemiseksi, asentamiseksi ja käyttämiseksi ulostyhjennysten valvomista varten hyväksymät määräykset[12].

7 Jokaisessa 1 säännön 28 kappaleen 8 kohdassa määritellyssä 1 päivänä tammikuuta 2010 tai sen jälkeen luovutettavassa öljysäiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 rekisteritonnia ja jossa on lastin putkijohtojärjestelmään pysyvästi liitetty merivesisäiliö, on oltava sekä merivesisäiliön venttiili että sisäpuolinen eristysventtiili. Näiden venttiilien lisäksi merivesisäiliö tulee voida eristää lastin putkistojärjestelmästä sillä aikaa, kun säiliöalusta lastataan tai kun sillä kuljetetaan tai siitä puretaan lastia hallinnon hyväksymällä keinolla. Tällaisella keinolla tarkoitetaan laitetta, joka on asennettu putkijohtojärjestelmään estämään merivesisäiliön ja sisäventtiilin välistä putkijohdon osaa täyttymästä lastilla kaikissa.

this paragraph, provided that:

.1 a part of the flow of such water is led through permanent piping to a readily accessible location on the upper deck or above where it may be visually observed during the discharge operation; and

.2 such part flow arrangements comply with the requirements established by the Administration, which shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Installation and Operation of a Part Flow System for Control of Overboard Discharges adopted by the Organization.[12]

7 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above delivered on or after 1 January 2010, as defined in regulation 1.28.8, which has installed a sea chest that is permanently connected to the cargo pipeline system, shall be equipped with both a sea chest valve and an inboard isolation valve. In addition to these valves, the sea chest shall be capable of isolation from the cargo piping system whilst the tanker is loading, transporting, or discharging cargo by use of a positive means that is to the satisfaction of the Administration. Such a positive means is a facility that is installed in the pipeline system in order to prevent, under all circumstances, the section of pipeline between the sea chest valve and the inboard valve being filled with cargo.

B OSA LAITTEET

31 sääntö

Öljyn tyhjentämisen seuranta ja valvontajärjestelmä

1 Ellei tämän liitteen 3 säännön 4 ja 5 kappaleen määräyksistä muuta johdu, bruttovetoisuudeltaan vähintään 150 rekisteritonnin öljysäiliöaluksissa tulee olla hallinnon hyväksymä öljyn tyhjentämisen seuranta ja valvontajärjestelmä.

2 Harkittaessa järjestelmään liitettävän öljypitoisuusmittarin tyyppiä hallinnon tulee huomioida järjestön suosittelema erittely.[13] Järjestelmässä tulee olla rekisteröintilaite, joka jatkuvasti rekisteröi öljypitoisuuden litroina meripeninkulmaa kohti ja tyhjennetyn kokonaismäärän tai öljypitoisuuden ja tyhjen-

PART B EQUIPMENT

Regulation 31

Oil discharge monitoring and control system

1 Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration.

2 In considering the design of the oil content meter to be incorporated in the system, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization[13]. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical

nysnopeuden. Tämän rekisteröinnin tulee olla tunnistettavissa päivämäärän ja kellonajan suhteen, ja se tulee säilyttää vähintään kolme vuotta. Öljyn seuranta ja valvontajärjestelmän tulee aloittaa toimintansa, kun jokin jäteveden tyhjennys mereen tapahtuu ja sen tulee varmistaa, että öljypitoisen seoksen tyhjennys mereen automaattisesti pysähtyy, kun öljyn hetkellinen tyhjennysnopeus ylittää tämän liitteen 34 säännössä sallitun. Jokaisen tähän seuranta ja valvontajärjestelmään tulevan vian tulee pysäyttää tyhjennys. Öljyn tyhjentämisen seuranta ja valvontajärjestelmän mennessä epäkuntoon voidaan käyttää käsikäyttöistä vaihtoehtoista menetelmää, mutta viallinen yksikkö tulee korjata toimintakelpoiseksi mahdollisimman pian. Säiliöalus, jonka öljyn tyhjentämisen seuranta ja valvontajärjestelmässä on vikaa, voi satamavaltion viranomaisen sen salliessa tehdä yhden painolastissa suoritettavan matkan ennen matkaa korjaussatamaan.

3 Öljyn ja veden erottelulaitteiston sekä öljyn suodatusjärjestelmän tulee olla suunnittelultaan ja asennukseltaan järjestön öljysäiliöaluksia varten kehittämien öljyn ja veden erottelulaitteistoja tai öljyn suodatusjärjestelmää koskevien ohjeiden ja erittelyjen mukainen[14]. Hallinnot voivat hyväksyä ohjeissa ja erittelyissä yksilöityjä järjestelyjä.

4 Järjestelmän käyttöohjeiden on oltava hallinnon hyväksymän toiminnallisen käsikirjan mukaiset. Niiden tulee sisältää sekä käsikäyttöisiä että automaattisia toimenpiteitä, ja niiden tarkoituksena tulee olla sen varmistaminen, ettei öljyä milloinkaan tyhjennetä muutoin kuin tämän liitteen 34 säännössä eriteltyjen ehtojen mukaisesti.

32 sääntö

Öljyn ja veden rajapinnan ilmaisin[15]

Ellei tämän liitteen 3 säännön 4 ja 5 kappaleen määräyksistä muuta johdu, bruttovetoisuudeltaan vähintään 150 rekisteritonnin öljysäiliöaluksissa tulee jätesäiliöissä olevan öljyn ja veden rajapinnan nopeaa ja tarkkaa määrittelyä varten olla tehokkaat, hallinnon hyväksymät öljyn ja veden rajapinnan ilmaisimet, joiden on oltava käytettävissä muissa säiliöissä, joissa öljy erotellaan vedestä.

mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. This record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years. The oil discharge monitoring and control system shall come into operation when there is any discharge of effluent into the sea and shall be such as will ensure that any discharge of oily mixture is automatically stopped when the instantaneous rate of discharge of oil exceeds that permitted by regulation 34 of this Annex. Any failure of this monitoring and control system shall stop the discharge. In the event of failure of the oil discharge monitoring and control system a manually operated alternative method may be used, but the defective unit shall be made operable as soon as possible. Subject to allowance by the port State authority a tanker with a defective oil discharge monitoring and control system may undertake one ballast voyage before proceeding to a repair port.

3 The oil discharge monitoring and control system shall be designed and installed in compliance with the guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control system for oil tankers developed by the Organization[14]. Administrations may accept such specific arrangements as detailed in the Guidelines and Specifications.

4 Instructions as to the operation of the system shall be in accordance with an operational manual approved by the Administration. They shall cover manual as well as automatic operations and shall be intended to ensure that at no time shall oil be discharged except in compliance with the conditions specified in regulation 34 of this Annex.

Regulation 32

Oil/water interface detector[15]

Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of this Annex, oil tankers of 150 gross tonnage and above shall be provided with effective oil/water interface detectors approved by the Administration for a rapid and accurate determination of the oil/water interface in slop tanks and shall be available for use in other tanks where the separation of oil and water is effected and

tä ja joista on tarkoitus tyhjentää poistovettä suoraan mereen.

33 sääntö

Raakaöljypesua koskevat vaatimukset

1 Jokaisessa 1 päivänä kesäkuuta 1982 jälkeen luovutetussa 1 säännön 28 kappaleen 4 kohdassa määritellyssä uudessa raakaöljysäiliöaluksessa, jonka kuollutpaino on vähintään 20 000 tonnia, on oltava raakaöljypesujärjestelmä lastisäiliöiden pesua varten. Hallinnon on varmistauduttava siitä, että järjestelmä täysin täyttää tämän säännön vaatimukset viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun säiliöalus on suorittanut ensimmäisen matkansa kuljettaen raakaöljyä, tai sen kolmannen matkan päättyessä, jolla alus on kuljettanut raakaöljypesuun sopivaa raakaöljyä, riippuen siitä, kumpi ajankohta sattuu myöhemmäksi.

2 Raakaöljypesulaitteiston ja siihen kuuluvien laitteiden ja järjestelyjen on oltava hallinnon asettamien vaatimusten mukaiset. Näiden vaatimusten tulee sisältää vähintään kaikki raakaöljypesujärjestelmien suunnittelusta, käytöstä ja valvonnasta annetut tarkemmat hallinnon hyväksymät määräykset[16]. Milloin aluksen ei tämän säännön 1 kappaleen mukaisesti vaadita olevan varustettu raakaöljypesujärjestelmällä, mutta siinä sellainen on, sen tulee olla edellä mainittujen tarkempien määräysten turvallisuusnäkökohtien mukainen.

3 Jokaisen tämän liitteen 18 säännön 7 kappaleessa edellytetyn raakaöljypesujärjestelmän on täytettävä tämän säännön vaatimukset.

from which it is intended to discharge effluent direct to the sea.

Regulation 33

Crude oil washing requirements

1 Every crude oil tanker of 20,000 tonnes deadweight and above delivered after 1 June 1982, as defined in regulation 1.28.4, shall be fitted with a cargo tank cleaning system using crude oil washing. The Administration shall ensure that the system fully complies with the requirements of this regulation within one year after the tanker was first engaged in the trade of carrying crude oil or by the end of the third voyage carrying crude oil suitable for crude oil washing, whichever occurs later.

2 Crude oil washing installation and associated equipment and arrangements shall comply with the requirements established by the Administration. Such requirements shall contain at least all the provisions of the Specifications for the Design, Operation and Control of Crude Oil Washing Systems adopted by the Organization[16]. When a ship is not required, in accordance with paragraph 1 of this regulation to be, but is equipped with crude oil washing equipment, it shall comply with the safety aspects of the above-mentioned Specifications.

3 Every crude oil washing system required to be provided in accordance with regulation 18.7 of this Annex shall comply with the requirements of this regulation.

C OSA ÖLJYN TOIMINNALLISEN TYHJENTÄMISEN VALVONTA

PART C CONTROL OF OPERATIONAL DISCHARGES OF OIL

34 sääntö

Öljyn tyhjentämisen valvonta

A. Tyhjentäminen erityisalueiden ulkopuolella

1 Tämän liitteen 4 säännössä sekä tämän säännön 2 kappaleen määräysten perusteella kaikki öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjen-

Regulation 34

Control of discharge of oil

A. Discharges outside special areas

1 Subject to the provisions of regulation 4 of this Annex and paragraph 2 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily

täminen öljysäiliöaluksen lastialueelta mereen on kielletty, elleivät kaikki seuraavat edellytykset täyty:

.1 säiliöalus ei ole erityisalueella;

.2 säiliöalus on vähintään 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta;

.3 säiliöalus kulkee reitillään;

.4 veteen pääsevän öljyn määrä ei millään hetkellä ylitä 30 litraa meripeninkulmaa kohden;

.5 mereen päästetyn öljyn määrä ei ylitä 1 säännön 28 kappaleen 1 kohdassa määritellyillä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1979 luovutetuilla säiliöaluksilla 1/15 000 sen lastin kokonaismäärästä, josta jäännös muodosti osan, ja 1 säännön 28 kappaleen 2 kohdassa määritellyillä 31 päivänä joulukuuta 1979 jälkeen luovutetuilla säiliöaluksilla 1/30 000 sen lastin kokonaismäärästä, josta jäännös muodosti osan; ja

.6 säiliöaluksella on toiminnassa öljyn tyhjentämisen seuranta ja valvontajärjestelmä sekä tämän liitteen 29 ja 31 säännössä vaadittu jätesäiliöjärjestely.

2 Tämän säännön 1 kappaleen määräykset eivät koske puhtaan tai erillisen painolastin tyhjentämistä.

B. Tyhjentäminen erityisalueilla

3 Tämän säännön 4 kappaleen määräysten perusteella öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjentäminen öljysäiliöaluksen lastialueelta mereen on kielletty, kun alus on erityisalueella[17].

4 Tämän säännön 3 kappaleen määräykset eivät koske puhtaan tai erillisen painolastin tyhjentämistä.

5 Tämän säännön määräykset eivät estä alusta, jonka matkasta vain osa tapahtuu erityisalueella, suorittamasta tyhjennystä erityisalueen ulkopuolella tämän säännön 1 kappaleen mukaisesti.

C. Öljysäiliöaluksia, joiden bruttovetoisuus on alle 150, koskevat vaatimukset

6 Tämän liitteen 29, 31 ja 32 säännön vaatimukset eivät koske öljysäiliöaluksia, joiden bruttovetoisuus on alle 150 ja joiden kohdalla tämän säännön mukaisen öljyn tyhjennyksen valvonta tulee tapahtua säilyttäen öljy alukmixtures from the cargo area of an oil tanker, shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied:

.1 the tanker is not within a special area;

.2 the tanker is more than 50 nautical miles from the nearest land;

.3 the tanker is proceeding en route;

.4 the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile;

.5 the total quantity of oil discharged into the sea does not exceed for tankers delivered on or before 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.1, 1/15,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part, and for tankers delivered after 31 December 1979, as defined in regulation 1.28.2, 1/30,000 of the total quantity of the particular cargo of which the residue formed a part; and

.6 the tanker has in operation an oil discharge monitoring and control system and a slop tank arrangement as required by regulations 29 and 31 of this Annex.

2 The provisions of paragraph 1 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

B. Discharges in special areas

3 Subject to the provisions of paragraph 4 of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from the cargo area of an oil tanker shall be prohibited while in a special area[17].

4 The provisions of paragraph 3 of this regulation shall not apply to the discharge of clean or segregated ballast.

5 Nothing in this regulation shall prohibit a ship on a voyage only part of which is in a special area from discharging outside the special area in accordance with paragraph 1 of this regulation.

C. Requirements for oil tankers of less than 150 gross tonnage

6 The requirements of regulations 29, 31 and 32 of this Annex shall not apply to oil tankers of less than 150 gross tonnage, for which the control of discharge of oil under this regulation shall be effected by the reten-

sella ja tyhjentäen myöhemmin kaikki likaantuneet pesuvedet vastaanottolaitteisiin. Pesuun käytetyn veden ja öljyn kokonaismäärä, joka on palautettu varastointisäiliöön, tulee tyhjentää vastaanottolaitteistoon, ellei ole ryhdytty riittäviin järjestelyihin sen varmistamiseksi, että kaikki jätevedet, joiden tyhjentäminen mereen on sallittua, tulevat tehokkaasti valvotuiksi, jotta varmistetaan, että tämän säännön määräyksiä noudatetaan.

D. Yleiset vaatimukset

7 Kun näkyviä jälkiä öljystä havaitaan veden pinnalla tai pinnan alla aluksen välittömässä läheisyydessä tai sen vanavedessä, sopimuspuolten hallitusten tulisi, siinä määrin kuin ne kohtuudella siihen pystyvät, pikaisesti tutkia tosiseikat, jotka selvittäisivät sen, onko tämän säännön määräyksiä rikottu. Tutkimuksen piiriin tulisi erityisesti kuulua tuuli ja merenkäyntiolosuhteet, aluksen reitti ja nopeus, muut mahdolliset läheisyydessä olevat näkyvien jälkien aiheuttajat ja kaikki soveltuvat öljyntyhjentämisen rekisteröintimerkinnät.

8 Mikään tyhjennys mereen ei saa sisältää kemikaaleja tai muita aineita sellaisissa määrissä tai pitoisuuksissa, jotka ovat vahingollisia meriympäristölle taikka kemikaaleja tai muita aineita, jotka on lisätty tarkoituksena kiertää tässä säännössä annettuja tyhjennysehtoja.

9 Sellaiset öljyjäännökset, joita ei voida päästää mereen tämän säännön 1 ja 3 kappaleen mukaisesti, tulee säilyttää aluksella tai tyhjentää vastaanottolaitteisiin.

35 sääntö

Raakaöljypesu

1 Jokaisessa raakaöljypesua käyttävässä öljysäiliöaluksessa on oltava käyttö ja laiteohjekirja[18], jossa järjestelmä ja laitteet selostetaan yksityiskohtaisesti ja niiden käyttötavat eritellään. Käsikirjan on oltava hallinnon hyväksymä, ja sen tulee sisältää kaikki tämän liitteen 33 säännön 2 kappaleessa tarkoitetuissa tarkemmissa määräyksissä olevat tiedot.

tion of oil on board with subsequent discharge of all contaminated washings to reception facilities. The total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be discharged to reception facilities unless adequate arrangements are made to ensure that any effluent which is allowed to be discharged into the sea is effectively monitored to ensure that the provisions of this regulation are complied with.

D. General requirements

7 Whenever visible traces of oil are observed on or below the surface of the water in the immediate vicinity of a ship or its wake, the Governments of Parties to the present Convention should, to the extent they are reasonably able to do so, promptly investigate the facts bearing on the issue of whether there has been a violation of the provisions of this regulation. The investigation should include, in particular, the wind and sea conditions, the track and speed of the ship, other possible sources of the visible traces in the vicinity, and any relevant oil discharge records.

8 No discharge into the sea shall contain chemicals or other substances in quantities or concentrations which are hazardous to the marine environment or chemicals or other substances introduced for the purpose of circumventing the conditions of discharge specified in this regulation.

9 The oil residues which cannot be discharged into the sea in compliance with paragraphs 1 and 3 of this regulation shall be retained on board for subsequent discharge to reception facilities.

Regulation 35

Crude oil washing operations

1 Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in paragraph 2 of

Jos aluksessa tehdään muutos, joka vaikuttaa raakaöljypesujärjestelmään, käyttö ja laiteohjekirjaa on vastaavasti muutettava.

2 Lastisäiliöiden täyttämiseksi painolastilla riittävä määrä lastisäiliöitä tulee raakaöljypestä ennen jokaista painolastimatkaa niin, että säiliöaluksen tavanomaisen käytön ja arvioidut sääolosuhteet huomioon ottaen painolastivettä otetaan ainoastaan raakaöljypestyihin lastisäiliöihin.

3 Ellei öljysäiliöalus kuljeta raakaöljypesuun sopimatonta raakaöljyä, öljysäiliöaluksen tulee käyttää raakaöljypesujärjestelmää käyttö ja laiteohjekirjan mukaisesti.

regulation 33 of this Annex. If an alteration affecting the crude oil washing system is made, the Operations and Equipment Manual shall be revised accordingly[18].

2 With respect to the ballasting of cargo tanks, sufficient cargo tanks shall be crude oil washed prior to each ballast voyage in order that, taking into account the tanker's trading pattern and expected weather conditions, ballast water is put only into cargo tanks which have been crude oil washed.

3 Unless an oil tanker carries crude oil which is not suitable for crude oil washing, the oil tanker shall operate the crude oil washing system in accordance with the Operations and Equipment Manual.

36 sääntö

Öljypäiväkirjan II osa – Lastiin ja painolastiin liittyvät toimenpiteet

1 Jokaisessa öljysäiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava lastiin ja painolastiin liittyviä toimenpiteitä koskeva öljypäiväkirjan II osa (Lastiin ja painolastiin liittyvät toimenpiteet), joko osana aluksen virallista laivapäiväkirjaa tai muuten, jonka tulee olla tämän liitteen III lisäyksessä olevan mallin mukainen.

2 Öljypäiväkirjan II osaan tulee joka kerta tehdä säiliökohtainen merkintä, kun aluksella tapahtuu jokin seuraavista toiminnoista:

.1 öljylastin lastaus;
.2 öljylastin sisäinen siirto matkan aikana;

.3 öljylastin purkaus;
.4 painolastin otto lastisäiliöihin ja puhtaalle painolastille varattuihin säiliöihin;
.5 lastisäiliöiden puhdistus raakaöljypesu mukaan luettuna;
.6 painolastiveden tyhjentäminen, paitsi erillisistä painolastisäiliöistä;
.7 veden tyhjentäminen jätesäiliöistä;
.8 kaikkien venttiilien tai vastaavien laitteiden sulkeminen jätesäiliöiden tyhjentämisen jälkeen;
.9 puhtaalle painolastille varattujen säiliöi-

Regulation 36

Oil Record Book, Part II – Cargo/ballast operations

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with an Oil Record Book Part II (Cargo/Ballast Operations). The Oil Record Book Part II, whether as a part of the ship's official logbook or otherwise, shall be in the Form specified in appendix III to this Annex.

2 The Oil Record Book Part II shall be completed on each occasion, on a tank-to-tank basis if appropriate, whenever any of the following cargo/ballast operations take place in the ship:
.1 loading of oil cargo;
.2 internal transfer of oil cargo during voyage;
.3 unloading of oil cargo;
.4 ballasting of cargo tanks and dedicated clean ballast tanks;
.5 cleaning of cargo tanks including crude oil washing;
.6 discharge of ballast except from segregated ballast tanks;
.7 discharge of water from slop tanks;
.8 closing of all applicable valves or similar devices after slop tank discharge operations;

.9 closing of valves necessary for isolation

den lastista ja tyhjennysputkista eristämiseen tarvittavien venttiilien sulkeminen jätesäiliöiden tyhjentämisen jälkeen; ja

.10 jätteen hävittäminen.

3 Tämän liitteen 34 säännön 6 kappaleessa tarkoitettujen öljysäiliöalusten kohdalla pesuun käytetyn ja varastosäiliöön palautetun öljyn ja veden kokonaismäärä tulee merkitä öljypäiväkirjan II osaan.

4 Jos jokin sellainen öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjennys, joka mainitaan tämän liitteen 4 säännössä, tai vahingossa tapahtuva tai muuten poikkeuksellinen tyhjennys, jota ei sanotussa säännössä mainita poikkeuksena, tapahtuu, öljypäiväkirjan II osaan tulee tehdä merkintä, josta ilmenee tyhjennyksen syy ja olosuhteet.

5 Jokainen tämän säännön 2 kappaleessa mainittu toimenpide tulee täydellisenä ilman viivytystä merkitä öljypäiväkirjan II osaan niin, että kaikki kirjan tätä toimenpidettä koskevat merkinnät tulevat täytetyiksi. Jokaisen tehdyn toimenpiteen tulee toimenpiteestä vastuussa olevan päällystön jäsenen tai jäsenten allekirjoittaa. Aluksen päällikön tulee vahvistaa jokainen sivu allekirjoituksellaan. Öljypäiväkirjan II osan merkintöjen tulee olla ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Milloin merkintöjä tehdään myös sen valtion virallisella kansallisella kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, näillä merkinnöillä on etusija riita ja tulkintatilanteissa.

6 Kaikki öljyn tyhjentämisen seuranta ja valvontajärjestelmän viat ja puutteet tulee merkitä öljypäiväkirjan II osaan.

7 Öljypäiväkirja tulee pitää sellaisessa paikassa, josta se on helposti saatavilla tarkastusta varten kaikkina kohtuullisina aikoina ja, paitsi miehittämättömissä hinattavissa aluksissa, se tulee pitää aluksella. Öljypäiväkirja tulee säilyttää kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä lukien.

8 Sopimuspuolen hallituksen toimivaltainen viranomainen voi tarkastaa jokaisen tämän liitteen alaisuuteen kuuluvan aluksen öljypäiväkirjan II osan aluksen ollessa sen satamassa tai rannikon ulkopuolella sijaitsevassa terminaalissa ja voi ottaa jäljennöksen kaikista kirjan merkinnöistä ja vaatia aluksen päällikköä todistamaan jäljennöksen oikeaksi. Jokainen näin otettu ja päällikön oikeaksi todistama jäljennös aluksen öljypäiväkirjan II osan

of dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines after slop tank discharge operations; and

.10 disposal of residues.

3 For oil tankers referred to in regulation 34.6 of this Annex, the total quantity of oil and water used for washing and returned to a storage tank shall be recorded in the Oil Record Book Part II.

4 In the event of such discharge of oil or oily mixture as is referred to in regulation 4 of this Annex or in the event of accidental or other exceptional discharge of oil not excepted by that regulation, a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

5 Each operation described in paragraph 2 of this regulation shall be fully recorded without delay in the Oil Record Book Part II so that all entries in the book appropriate to that operation are completed. Each completed operation shall be signed by the officer or officers in charge of the operations concerned and each completed page shall be signed by the master of ship. The entries in the Oil Record Book Part II shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of dispute or discrepancy.

6 Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

7 The Oil Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

8 The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy

merkinnästä tulee hyväksyä missä tahansa oikeuskäsittelyssä todistuskappaleena merkinnöissä mainituista asioista. Toimivaltaisen viranomaisen tämän kappaleen perusteella suorittama öljypäiväkirjan II osan tarkistus ja oikeaksi todistetun jäljennöksen otto tulee suorittaa niin joutuisasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

9 Hallinnon tulee kehittää asianmukainen öljypäiväkirja tämän liitteen 34 säännön 6 kappaleen mukaisesti toimivia bruttovetoisuudeltaan alle 150 rekisteritonnin öljysäiliöaluksia varten.

of an entry in the ship's Oil Record Book Part II shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

9 For oil tankers of less than 150 gross tonnage operating in accordance with regulation 34.6 of this Annex, an appropriate Oil Record Book should be developed by the Administration.

5 LUKU – ÖLJYVAHINGOSTA AIHEUTUVAN PILAANTUMISEN ESTÄMINEN

CHAPTER 5 – PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN OIL POLLUTION INCIDENT

37 sääntö

Aluksen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta

1 Jokaisella bruttovetoisuudeltaan vähintään 150 rekisteritonnin öljysäiliöaluksella ja jokaisella bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 rekisteritonnin aluksella, joka ei ole öljysäiliöalus, on oltava hallinnon hyväksymä valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta.

2 Suunnitelma tulee laatia hallinnon laatimiin ohjeisiin[19] perustuen ja kirjoitettava päällikön ja päällystön työkielellä. Suunnitelmassa on oltava vähintään:

.1 tämän yleissopimuksen 8 artiklassa ja I pöytäkirjassa vaadittava aluksen päällikön tai muiden aluksesta vastaavien henkilöiden noudattama järjestön laatimiin ohjeisiin perustuva menettely öljyvahingosta ilmoittamiseksi[20];

.2 luettelo niistä viranomaisista tai henkilöistä, joihin öljyvahingon tapahtuessa tulee ottaa yhteyttä;

.3 yksityiskohtainen kuvaus niistä toimenpiteistä, joihin aluksella olevien henkilöiden on välittömästi ryhdyttävä vähentääkseen tai hallitakseen/valvoakseen öljypäästöjä vahingon jälkeen; ja

.4 menettelytavat ja yhteystahot aluksella

Regulation 37

Shipboard oil pollution emergency plan

1 Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a shipboard oil pollution emergency plan approved by the Administration.

2 Such a plan shall be prepared based on guidelines developed by the Organization and written in the working language of the master and officers. The plan shall consist at least of[19]:

.1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report an oil pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the guidelines developed by the Organization[20];

.2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of an oil pollution incident;

.3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of oil following the incident; and

.4 the procedures and point of contact on

tehtävien toimenpiteiden koordinoimiseksi kansallisten ja paikallisten viranomaisten kanssa pilaantumista torjuttaessa.

3 Niiden alusten kohdalla, joihin sovelletaan myös yleissopimuksen II liitteen 17 sääntöä, suunnitelma voidaan yhdistää tämän yleissopimuksen II liitteen 17 säännössä edellytettyyn valmiussuunnitelmaan haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalta. Tässä tapauksessa kyseisen suunnitelman otsikon tulee olla ”Valmiussuunnitelma aluksen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle”.

4 Kaikilla öljysäiliöaluksilla, joiden kuollutpaino on vähintään 5 000 tonnia, on oltava nopea pääsy tietokoneistettuihin, maissa sijaitseviin vuotovakavuuden ja vaurioituneen rungon lujuuden laskentaohjelmiin.

the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 In the case of ships to which regulation 17 of Annex II of the present Convention also apply, such a plan may be combined with the shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances required under regulation 17 of Annex II of the present Convention. In this case, the title of such a plan shall be “Shipboard marine pollution emergency plan”.

4 All oil tankers of 5,000 tons deadweight or more shall have prompt access to computerized, shore-based damage stability and residual structural strength calculation programs.

6 LUKU – VASTAANOTTOLAITTEISTOT

38 sääntö

Vastaanottolaitteistot

A. Vastaanottolaitteistot erityisalueiden ulkopuolella

1 Jokaisen sopimuspuolen hallitus ottaa vastatakseen siitä, että öljynlastausterminaaleihin, aluksenkorjaussatamiin ja muihin satamiin, missä aluksilla on tyhjennettäviä öljyjäännöksiä, toimitetaan laitteistot sellaisten jäännösten ja öljypitoisten seosten vastaanottamiseksi, jotka jäävät öljysäiliöaluksista ja muista aluksista. Tällaisten laitteistojen vastaanottokyvyn tulee olla riittävä[21] kattamaan niitä käyttävien alusten tarpeet aiheuttamatta aluksille tarpeetonta viivytystä.

2 Tämän säännön 1 kappaleen mukaiset vastaanottolaitteistot tulee toimittaa:

.1 kaikkiin satamiin ja terminaaleihin, joissa raakaöljyä lastataan öljysäiliöaluksiin ja joissa säiliöalukset ovat saapuessaan päättäneet painolastissa suoritetun matkan, joka ei ole kestänyt kauempaa kuin 72 tuntia tai ole ollut 1 200 meripeninkulmaa pitempi;

.2 kaikkiin satamiin ja terminaaleihin, joissa muuta öljyä kuin raakaöljyä lastataan irtolas-

CHAPTER 6 – RECEPTION FACILITIES

Regulation 38

Reception facilities

A. Reception facilities outside special areas

1 The Government of each Party to the present Convention undertakes to ensure the provision at oil loading terminals, repair ports, and in other ports in which ships have oily residues to discharge, of facilities for the reception of such residues and oily mixtures as remain from oil tankers and other ships adequate to meet the needs of the ships using them without causing undue delay to ships[21].

2 Reception facilities in accordance with paragraph 1 of this regulation shall be provided in:

.1 all ports and terminals in which crude oil is loaded into oil tankers where such tankers have immediately prior to arrival completed a ballast voyage of not more than 72 hours or not more than 1,200 nautical miles;

.2 all ports and terminals in which oil other than crude oil in bulk is loaded at an average

tina ja keskimääräinen lastausmäärä on yli 1 000 metristä tonnia päivässä;

.3 kaikkiin satamiin, joissa on alusten korjauksia suorittavia telakoita tai säiliön pesulaitteistoja;

.4 kaikkiin satamiin ja terminaaleihin, joissa käsitellään aluksia, jotka on varustettu tämän liitteen 12 säännön mukaisilla jätesäiliöillä;

.5 kaikkiin satamiin öljypitoista pilssivettä ja muita jäännöksiä varten, joita ei voida tyhjentää tämän liitteen 15 säännön mukaisesti; ja

.6 kaikkiin irtolastin lastaussatamiin, yhdistelmäalusten öljypitoisia jäännöksiä varten, joita ei voi tyhjentää tämän liitteen 34 säännön mukaisesti.

3 Vastaanottolaitteistojen vastaanottokyky tulee olla seuraava:

.1 Raakaöljyn lastausterminaaleissa tulee olla vastaanottolaitteistot, jotka ovat riittävät vastaanottamaan öljyn ja öljypitoiset seokset, joita ei voida tyhjentää tämän liitteen 34 säännön 1 kappaleen määräysten mukaisesti, kaikista öljysäiliöaluksista, jotka ovat suorittaneet tämän säännön 2 kappaleen 1 kohdassa kuvatun matkan.

.2 Lastaussatamissa ja terminaaleissa, jotka on mainittu tämän säännön 2 kappaleen 2 kohdassa, tulee olla vastaanottolaitteistot, jotka ovat riittävät vastaanottamaan öljyn ja öljypitoiset seokset, joita ei voida tyhjentää tämän liitteen 34 säännön 1 kappaleen määräysten mukaisesti, öljysäiliöaluksista, jotka lastaavat irtolastina muuta öljyä kuin raakaöljyä.

.3 Kaikissa satamissa, joissa on alusten korjauksia suorittavia telakoita tai säiliöiden pesulaitteistoja, tulee olla vastaanottolaitteistot, jotka ovat riittävät vastaanottamaan kaikki jäännökset ja öljypitoiset seokset, jotka ovat aluksissa tyhjentämistä varten ennen saapumista telakalle tai pesulaitteistoihin.

.4 Kaikkien satamiin ja terminaaleihin tämän säännön 2 kappaleen 4 kohdan perusteella järjestettyjen vastaanottolaitteistojen tulee olla riittävät vastaanottamaan kaikki jäännökset, jotka on säilytetty aluksella tämän liitteen 12 säännön mukaisesti, kaikista aluksista, joiden kohtuudella voidaan odottaa käyvän sellaisissa satamissa ja terminaaleissa.

.5 Kaikkien satamiin ja terminaaleihin tämän säännön perusteella järjestettyjen vas-

quantity of more than 1,000 tonnes per day;

.3 all ports having ship repair yards or tank cleaning facilities;

.4 all ports and terminals which handle ships provided with the sludge tank(s) required by regulation 12 of this Annex;

.5 all ports in respect of oily bilge waters and other residues, which cannot be discharged in accordance with regulation 15 of this Annex; and

.6 all loading ports for bulk cargoes in respect of oil residues from combination carriers which cannot be discharged in accordance with regulation 34 of this Annex.

3 The capacity for the reception facilities shall be as follows:

.1 Crude oil loading terminals shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of regulation 34.1 of this Annex from all oil tankers on voyages as described in paragraph 2.1 of this regulation.

.2 Loading ports and terminals referred to in paragraph 2.2 of this regulation shall have sufficient reception facilities to receive oil and oily mixtures which cannot be discharged in accordance with the provisions of regulation 34.1 of this Annex from oil tankers which load oil other than crude oil in bulk.

.3 All ports having ship repair yards or tank cleaning facilities shall have sufficient reception facilities to receive all residues and oily mixtures which remain on board for disposal from ships prior to entering such yards or facilities.

.4 All facilities provided in ports and terminals under paragraph 2.4 of this regulation shall be sufficient to receive all residues retained according to regulation 12 of this Annex from all ships that may reasonably be expected to call at such ports and terminals.

.5 All facilities provided in ports and terminals under this regulation shall be suffi-

taanottolaitteistojen tulee olla riittävät vastaanottamaan öljypitoiset pilssivedet ja muut jäännökset, joita ei voi tyhjentää tämän liitteen 15 säännön mukaisesti.

.6 Vastaanottolaitteistojen, jotka on toimitettu irtolastien lastaussatamiin, tulee ottaa huomioon soveltuvin osin yhdistelmäalusten erityistarpeet.

B. Vastaanottolaitteistot erityisalueilla

4 Jokaisen sellaisen sopimuspuolen hallituksen, jonka rantaviiva rajoittuu mihin tahansa erityisalueeseen, tulee taata, että niin pian kuin mahdollista kaikissa öljyn lastausterminaaleissa ja aluksenkorjaussatamissa näillä erityisalueilla tulee olemaan laitteistot, jotka ovat riittäviä vastaanottamaan ja käsittelemään kaiken öljysäiliöaluksista tulevan likaisen painolastin ja säiliöiden pesuveden. Lisäksi kaikissa erityisalueella olevissa satamissa tulee olla riittävät[22] vastaanottolaitteistot kaikista aluksista tulevia muita jätteitä ja öljypitoisia seoksia varten. Asianomaisilla laitteistoilla tulee olla sellainen vastaanottokyky, joka riittää kattamaan niitä käyttävien alusten tarpeet aiheuttamatta tarpeetonta viivytystä.

5 Jokaisen sellaisen sopimuspuolen hallituksen, jolla on lainkäyttövallassaan sisääntuloväyliä matalille meriteille, jotka saattavat vaatia syväyksen pienentämistä painolastia vähentämällä, tulee taata, että tämän säännön 4 kappaleessa mainitut laitteistot toimitetaan, mutta ottaen huomioon, että alukset, joiden täytyy tyhjentää jäteöljyä tai likaista painolastia, saattavat hieman viivästyä.

6 Punaisenmeren alueella, Lahden alueella, Adeninlahden alueella ja Arabianmeren Omanin alueella:

.1 Jokaisen asianomaisen sopimuspuolen tulee tiedottaa järjestölle toimenpiteet, joihin se on ryhtynyt tämän säännön 4 ja 5 kappaleen määräysten perusteella. Saatuaan riittävän määrän tällaisia tiedotuksia järjestön tulee asettaa päivämäärä, josta lukien tämän liitteen 15 ja 34 säännön vaatimukset kyseisen alueen osalta tulevat voimaan. Järjestön tulee tiedottaa kaikille sopimuspuolille näin asetetusta päivämäärästä vähintään kaksitoista kuukautta ennen kyseisiä päivämäärää.

cient to receive oily bilge waters and other residues which cannot be discharged in accordance with regulation 15 of this Annex.

.6 The facilities provided in loading ports for bulk cargoes shall take into account the special problems of combination carriers as appropriate.

B. Reception facilities within special areas

4 The Government of each Party to the present Convention the coastline of which borders on any given special area shall ensure that all oil loading terminals and repair ports within the special area are provided with facilities adequate for the reception and treatment of all the dirty ballast and tank washing water from oil tankers. In addition all ports within the special area shall be provided with adequate reception facilities for other residues and oily mixtures from all ships. Such facilities shall have adequate capacity to meet the needs of the ships using them without causing undue delay[22].

5 The Government of each Party to the present Convention having under its jurisdiction entrances to seawater courses with low depth contour which might require a reduction of draught by the discharge of ballast shall ensure the provision of the facilities referred to in paragraph 4 of this regulation but with the proviso that ships required to discharge slops or dirty ballast could be subject to some delay.

6 With regard to the Red Sea area, Gulfs area, Gulf of Aden area and Oman area of the Arabian Sea:

.1 Each Party concerned shall notify the Organization of the measures taken pursuant to provisions of paragraphs 4 and 5 of this regulation. Upon receipt of sufficient notifications the Organization shall establish a date from which the discharge requirements of regulations 15 and 34 of this Annex in respect of the area in question shall take effect. The Organization shall notify all Parties of the date so established no less than twelve months in advance of that date.

.2 Tämän yleissopimuksen voimaantulon ja näin asetetun päivämäärän välisenä aikana alusten, jotka liikennöivät erityisalueella, tulee noudattaa erityisalueiden ulkopuolella tapahtuvia tyhjennyksiä koskevia tämän liitteen 15 ja 34 säännön vaatimuksia.

.3 Tämän päivämäärän jälkeen öljysäiliöalusten, jotka lastaavat näiden erityisalueiden satamissa, joissa vastaanottolaitteistoja ei vielä ole, tulee myös täysin täyttää tämän liitteen 15 ja 34 säännön vaatimukset. Kuitenkin öljysäiliöalusten, jotka saapuvat näille erikoisalueille tarkoituksenaan ottaa lasti, tulee kaikin keinoin pyrkiä saapumaan alueelle käyttäen ainoastaan puhdasta painolastia aluksessa.

.4 Sen päivämäärän jälkeen, jolloin vaatimukset tulevat voimaan asianomaisen erikoisalueen osalta, jokaisen sopimuspuolen on tiedotettava järjestölle asianomaisten sopimuspuolten tietoon saatettaviksi kaikki ne tapaukset, joissa laitteistojen on väitetty olevan riittämättömät.

.5 Vähintään tämän säännön 1, 2 ja 3 kappaleessa selostetut vastaanottolaitteistot tulee toimittaa yhden vuoden kuluttua tämän yleissopimuksen voimaantulosta lukien.

7 Tämän säännön 4, 5 ja 6 kappaleesta riippumatta Etelämantereen alueeseen sovelletaan seuraavia sääntöjä:

.1 Jokaisen sopimuspuolen hallitus, jonka satamista lähtee aluksia, joiden reitti suuntautuu Etelämantereen alueelle tai jonka satamiin saapuu aluksia Etelämantereen alueelta, ryhtyy toimenpiteisiin niin pian kuin mahdollista varmistaakseen, että kaikkien alusten kaiken lietteen, likaisen painolastin, säiliöiden pesuveden ja muiden öljypitoisten jätteiden ja seosten vastaanottoon varataan riittävät laitteistot niin pian kuin mahdollista aiheuttamatta kyseisille aluksille tarpeetonta viivytystä ja niitä käyttävien alusten tarpeiden mukaisesti.

.2 Jokaisen sopimuspuolen hallituksen tulee varmistaa, että kaikissa niissä aluksissa, jotka ovat oikeutettuja käyttämään sen lippua, on ennen niiden saapumista Etelämantereen alueelle riittävän tilavat(t) säiliö(t) kaiken lietteen, likaisen painolastin, säiliöiden pesuveden ja muiden öljypitoisten jätteiden ja seosten säilyttämistä varten sillä aikaa, kun ne toimivat mainitulla alueella, ja että ne ovat

.2 During the period between the entry into force of the present Convention and the date so established, ships while navigating in the special area shall comply with the requirements of regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges outside special areas.

.3 After such date oil tankers loading in ports in these special areas where such facilities are not yet available shall also fully comply with the requirements of regulations 15 and 34 of this Annex as regards discharges within special areas. However, oil tankers entering these special areas for the purpose of loading shall make every effort to enter the area with only clean ballast on board.

.4 After the date on which the requirements for the special area in question take effect, each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities are alleged to be inadequate.

.5 At least the reception facilities as prescribed in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall be provided one year after the date of entry into force of the present Convention.

7 Notwithstanding paragraphs 4, 5 and 6 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

.1 The Government of each Party to the present Convention at whose ports ships depart *en route* to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

.2 The Government of each Party to the present Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily

sopineet järjestelyistä kyseisten öljypitoisten jätteiden tyhjentämiseksi vastaanottolaitteistoon alueelta poistuttuaan.

C. Yleiset vaatimukset

8 Jokaisen sopimuspuolen on tiedotettava järjestölle asianomaisten sopimuspuolten tietoon saatettaviksi kaikki ne tapaukset, joissa laitteistojen on väitetty olevan riittämättömät.

residues at a reception facility after leaving the area.

C. General requirements

8 Each Party shall notify the Organization for transmission to the Parties concerned of all cases where the facilities provided under this regulation are alleged to be inadequate.

7 LUKU – ERIKOISVAATIMUKSET KIINTEILLE TAI KELLUVILLE ALUSTOILLE

39 sääntö

Erikoisvaatimukset kiinteille tai kelluville alustoille

1 Tämä sääntö koskee kiinteitä tai kelluvia alustoja porauslautat, rannikon ulkopuolella tapahtuvassa öljyntuotannossa ja varastoinnissa käytettävät kelluvat tuotanto , varastointi ja purkuyksiköt (FPSO) sekä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa tuotetun öljyn varastoinnissa käytettävät kelluvat varastointiyksiköt (FSU) mukaan luettuina.

2 Kiinteiden ja kelluvien porauslauttojen, jotka toimivat merenpohjan kivennäisvarojen tutkimuksessa, hyväksikäytössä ja näihin liittyvässä rannikon ulkopuolella tapahtuvassa käsittelyssä, sekä muiden alustojen tulee täyttää tämän liitteen ne määräykset, jotka koskevat bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 rekisteritonnin muita aluksia kuin öljysäiliöaluksia, seuraavin poikkeuksin:

.1 niissä tulee, siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista, olla tämän liitteen 12 ja 14 säännöissä vaaditut laitteistot;

.2 niiden tulee pitää kirjaa kaikista toiminnoista, joihin liittyy öljyn tai öljypitoisen seoksen tyhjennyksiä, hallinnon hyväksymän mallin mukaisessa muodossa; ja

CHAPTER 7 – SPECIAL REQUIREMENTS FOR FIXED OR FLOATING PLATFORMS

Regulation 39

Special requirements for fixed or floating platforms

1 This regulation applies to fixed or floating platforms including drilling rigs, floating production, storage and offloading facilities (FPSOs) used for the offshore production and storage of oil, and floating storage units (FSUs) used for the offshore storage of produced oil.

2 Fixed or floating platforms when engaged in the exploration, exploitation and associated offshore processing of sea-bed mineral resources and other platforms shall comply with the requirements of this Annex applicable to ships of 400 gross tonnage and above other than oil tankers, except that:

.1 they shall be equipped as far as practicable with the installations required in regulations 12 and 14 of this Annex;

.2 they shall keep a record of all operations involving oil or oily mixture discharges, in a form approved by the Administration; and

.3 tämän liitteen 4 säännön määräyksissä mainituin poikkeuksin on öljyn tai öljypitoisen seoksen mereen tyhjentäminen kielletty paitsi milloin tyhjennyksen öljypitoisuus ilman laimennusta ei ylitä 15 miljoonasosaa.

3 Varmentaessaan, että FPSO:ina tai FSU:ina toimivat alustat ovat tämän liitteen mukaisia, hallintojen tulee ottaa huomioon 2 kappaleen vaatimusten lisäksi myös järjestön laatimat ohjeet[23].

.3 subject to the provisions of regulation 4 of this Annex, the discharge into the sea of oil or oily mixture shall be prohibited except when the oil content of the discharge without dilution does not exceed 15 parts per million.

3 In verifying compliance with this Annex in relation to platforms configured as FPSOs or FSUs, in addition to the requirements of paragraph 2, Administrations should take account of the Guidelines developed by the Organization[23].

I LIITTEEN LISÄYKSET
I lisäys Öljyluettelo
II lisäys IOPP-todistuskirjan ja liitteiden kaava
III lisäys Öljypäiväkirjan kaava

I LISÄYS

ÖLJYLUETTELO[24]

Bitumiliuokset
Seoskomponentit
Puhallettujen bitumien lähtöaine
Suoratislauksen pohjaöljy

Öljyt
Käsitellyt
Raakaöljy
Raakaöljyä sisältävät seokset
Dieselöljy
Polttoöljy n:o 4
Polttoöljy n:o 5
Polttoöljy n:o 6
Raskas polttoöljy
Tieöljy
Muuntajaöljy
Aromaattiset öljyt (kasvisöljyä lukuun ottamatta)
Voiteluöljy ja seoskomponentit
Mineraaliöljy
Moottoriöljy
Tunkeutumaöljy
Värttinäöljy
Turbiiniöljy

Tisleet
Suoratisle
Raakaöljy, josta kevyimmät osat poistettu tislauksella

Kaasuöljyt
Krakatut kaasuöljyt

Bensiinin seosaineet
Alkylaattibensiini
Reformaattibensiini
Polymeeribensiini

Bensiinit
Maakaasubensiini

Moottoribensiini
Lentobensiini
Suoratislebensiini
Kevyt polttoöljy no. 1 (moottoripetroli)
Kevyt polttoöljy no. 1-D
Kevyt polttoöljy no. 2
Kevyt polttoöljy no. 2-D

Lentopetroli
JP-1 (lentopetroli)
JP-3

JP-4
JP-5 (raskas lentopetroli)
Turbiinipolttoaine
Petroli
Liuotinbensiini

Nafta (raakabensiini)

Liuotinbensiini
Teollisuusbensiini
Liuotintisle

II LISÄYS
IOPP-TODISTUSKIRJAN JA LIITTEIDEN MALLI

KANSAINVÄLINEN ÖLJYSTÄ AIHEUTUVAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISTÄ KOSKEVA TODISTUSKIRJA

(Huom: Tämän todistuskirjan liitteenä tulee olla selostus rakenteesta ja varustuksesta)

Annettu alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan siten kuin se on muutettu (jäljempänä ”yleissopimus”) määräysten perusteella

(maan täydellinen nimi) ……..hallituksen valtuuttamana

Tämän todistuskirjan on antanut .....

(yleissopimuksen määräysten mukaisesti valtuutetun henkilön tai laitoksen täydellinen nimi)

Aluksen tiedot[25]

Aluksen nimi.....

Tunnusnumero tai -kirjaimet .....

Rekisteripaikka .....

Bruttovetoisuus.....

Aluksen kuollutpaino (tonnia)[26].....

IMO-numero[27] .....

Aluksen tyyppi:[28]

Öljysäiliöalus

Alus, joka ei ole öljysäiliöalus mutta jolla on lastisäiliöitä, joihin sovelletaan yleissopimuksen 2 säännön 2 kappaletta

Muut kuin edellä mainitut alukset:

TÄTEN TODISTETAAN:

että alus on katsastettu yleissopimuksen I liitteen 6 säännön mukaisesti; ja

että katsastus osoittaa, että aluksen rakenne, varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja rakennusaineet sekä niiden kunto ovat kaikissa suhteissa tyydyttäviä ja että alus täyttää sanotun pöytäkirjan I liitteen asianmukaiset määräykset.

Tämä todistuskirja on voimassa ……..... saakka[29]

ehdolla, että katsastukset/välikatsastus suoritetaan yleissopimuksen I liitteen 6 säännön mukaisesti.

Tämän todistuskirjan perustana olevan katsastuksen toimittamispäivämäärä (pp/kk/vvvv): ……

Annettu .....

(todistuskirjan antopaikka)

....

.....

(antamispäivä) *(todistuskirjan antavan asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)*

(Antavan viranomaisen sinetti tai leima)

VUOSI- JA VÄLIKATSASTUSTEN SELOSTUS

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen I liitteen 6 säännössä edellytetyssä katsastuksessa aluksen todettiin täyttävän yleissopimuksen asiaankuuluvat määräykset:

Vuosikatsastus: Allekirjoitus .....

(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka .....

Aika .....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus[30]/välikatsastus[30]: Allekirjoitus .....

(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka .....

Aika .....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus[30]/välikatsastus[30]: Allekirjoitus .....

(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka .....

Aika .....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus: Allekirjoitus .....

(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka .....

Aika .....

(viranomaisen sinetti tai leima)

10 SÄÄNNÖN 8 KAPPALEEN 3 KOHDAN MUKAINEN VUOSI/VÄLIKATSASTUS

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen I liitteen 10 säännön 8 kappaleen 3 kohdan mukaisessa vuosi/välikatsastuksessa[31] aluksen havaittiin täyttävän yleissopimuksen asiaankuuluvat määräykset:

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka.....
Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

ALLE 5 VUOTTA VOIMASSA OLEVAN TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMINEN NIISSÄ TAPAUKSISSA, JOITA 10 SÄÄNNÖN 3 KAPPALE KOSKEE

Alus täyttää yleissopimuksen asiaankuuluvat määräykset, ja tämä todistuskirja tulee yleissopimuksen I liitteen 10 säännön 3 kappaleen mukaisesti hyväksyä pätevänä …… asti.

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka.....
Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

TODISTUSKIRJAN MERKINTÄ UUSINTAKATSASTUKSEN JÄLKEEN NIISSÄ TAPAUKSISSA, JOITA 10 SÄÄNNÖN 4 KAPPALE KOSKEE

Alus täyttää yleissopimuksen asiaankuuluvat määräykset, ja tämä todistuskirja tulee yleissopimuksen I liitteen 10 säännön 4 kappaleen mukaisesti hyväksyä pätevänä …… asti.

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka.....
Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMINEN SIIHEN ASTI, KUN ALUS SAAPUU KATSASTUSSATAMAAN, TAI LISÄAJAKSI NIISSÄ TAPAUKSISSA, JOITA 10 SÄÄNNÖN 5 TAI 6 KAPPALE KOSKEE

Tämä todistuskirja tulee yleissopimuksen I liitteen 10 säännön 5 tai 6[32] kappaleen mukaisesti hyväksyä pätevänä …… asti.

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka.....
Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

VUOSIPÄIVÄN AIKAISTAMINEN NIISSÄ TAPAUKSISSA, JOITA 10 SÄÄNNÖN 8 KAPPALE KOSKEE

Yleissopimuksen I liitteen 10 säännön 8 kappaleen mukainen uusi vuosipäivä on

……

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka.....
Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Yleissopimuksen I liitteen 10 säännön 8 kappaleen mukainen uusi vuosipäivä on

……

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)
Paikka.....
Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

APPENDIX I

LIST OF OILS[24]

Asphalt solutions
Blending stocks
Roofers flux
Straight run residue

Gasoline blending stocks
Alkylates – fuel
Reformates
Polymer – fuel

Oils
Clarified
Crude oil
Mixtures containing crude oil
Diesel oil
Fuel oil no. 4
Fuel oil no. 5
Fuel oil no. 6
Residual fuel oil
Road oil
Transformer oil
Aromatic oil (excluding vegetable oil)
Lubricating oils and blending stocks
Mineral oil
Motor oil
Penetrating oil
Spindle oil
Turbine oil

Distillates
Straight run
Flashed feed stocks

Gas oil
Cracked

Gasolines
Casinghead (natural)
Automotive
Aviation
Straight run
Fuel oil no. 1 (kerosene)
Fuel oil no. 1-D
Fuel oil no. 2
Fuel oil no. 2-D

Jet fuels
JP-1 (kerosene)
JP-3
JP-4
JP-5 (kerosene, heavy)
Turbo fuel
Kerosene
Mineral spirit

Naphtha
Solvent
Petroleum
Heartcut distillate oil

APPENDIX II

FORM OF IOPP CERTIFICATE AND SUPPLEMENTS[?]

INTERNATIONAL OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE

(Note: This certificate shall be supplemented by a Record of Construction and Equipment)

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended, (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[25]

Name of ship ---

Distinctive number or letters ---

Port of registry ---

Gross tonnage ---

Deadweight of ship (tonnes)[26] ---

IMO Number[27] ---

Type of ship:[28]

Oil tanker

Ship other than an oil tanker with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention

Ship other than any of the above

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 6 of Annex I of the Convention; and

2. That the survey shows that the structure, equipment systems, fittings, arrangement and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex I of the Convention.

This certificate is valid until ..... [29]

subject to surveys in accordance with regulation 6 of Annex I 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 of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that at a survey required by regulation 6 of Annex I of the Convention the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

Annual survey: Signed: .....
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual[30]/Intermediate survey[30]: Signed: .....
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Sea/ or stamp of the authority, as appropriate)

Annual[30]/Intermediate survey[30]: Signed: .....
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Sea/ 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 10.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate[31] survey in accordance with regulation 10.8.3 of Annex I of 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)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex I of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....
(Signature of duly authorized official)

Place: .....

Date (dd/mm/yyyy): .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex I 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 10.5 OR 10.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6[32] of Annex I 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 10.8 APPLIES

In accordance with regulation 10.8 of Annex I 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 10.8 of Annex I 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)

KAAVA A

Kansainvälisen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan (IOPP-todistuskirjan) liite

SELOSTUS ALUSTEN, JOTA EIVÄT OLE ÖLJYSÄILIÖALUKSIA, RAKENTEESTA JA VARUSTUKSESTA

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla, (jäljempänä ”yleissopimus”), I liitteen määräysten osalta.

Huomautukset:

1 Tätä kaavaa on tarkoitus käyttää IOPP-todistuskirjassa luokiteltuun kolmanteen alustyyppiin eli ”muihin kuin edellä mainittuihin aluksiin”. Niissä öljysäiliöaluksissa ja niissä aluksissa, jota eivät ole öljysäiliöaluksia ja joissa on yleissopimuksen I liitteen 2 säännön 2 kohdan mukaisia lastisäiliöitä, käytetään kaavaa B.

2 Tämä selostus tulee liittää pysyvästi IOPP-todistuskirjaan. IOPP-todistuskirjan on oltava aluksella aina käytettävissä.

3 Ellei alkuperäisen selostuksen kieli ole englanti, ranska eikä espanja, tekstiin on sisällyttävä käännös yhdelle näistä kielistä.

4 Ruutujen merkinnät tehdään merkitsemällä rasti (x) ”kyllä”- tai ”soveltuu” -vastausten kohdalle ja viiva (-) vastausten ”ei”ja ”ei sovellu” kohdalle.

5 Tässä selostuksessa mainitut säännöt tarkoittavat yleissopimus I liitteen sääntöjä, ja päätöslauselmat tarkoittavat Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmia.

1. Aluksen tiedot

1.1 Aluksen nimi .....

1.2 Rekisterinumero tai tunnuskirjaimet .....

1.3 Rekisteripaikka .....

1.4 Bruttovetoisuus .....

1.5 Rakennusaika: .....

1.5.1 Rakennussopimuksen päivämäärä .....

Päivämäärä, jona aluksen köli laskettiin tai jona alus oli vastaavassa rakennusvaiheessa .....

1.5.3 Luovutuspäivä .....

1.6 Merkittävä muutos (mikäli soveltuu alukseen):

1.6.1 Muutosta koskevan sopimuksen päivämäärä.....

1.6.2 Muutoksen aloituspäivämäärä .....

1.6.3 Muutoksen valmistumispäivämäärä .....

1.7 Hallinto on hyväksynyt aluksen 1 säännön 28 kappaleen 1 kohdan mukaiseksi ”viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1979 luovutetuksi alukseksi” luovutusta viivyttäneen ennalta arvaamattoman seikan vuoksi □

2. Koneistotilan pilssin ja öljypolttoainesäiliöiden öljytyhjennysten valvontalaitteet
(säännöt 16 ja 14)

2.1 Painolastiveden kuljettaminen öljypolttoainesäiliöissä:

2.1.1 Alus voi normaaliolosuhteissa kuljettaa painolastivettä öljypolttoainesäiliöissä □

2.2 Öljynsuodatuslaitteiden tyyppi:

2.2.1 Öljynsuodatuslaitteisto (15 miljoonasosaa) (14 säännön 6 kappale) □

2.2.2 Öljynsuodatuslaitteisto (15 miljoonasosaa), hälytin ja automaattinen pysäytyslaite (14 säännön 7 kappale) □

2.3 Hyväksyntänormit:[33]

2.3.1 Erottelu/suodatuslaitteisto:

.1 on hyväksytty päätöslauselman A.393(X) mukaisesti; □

.2 on hyväksytty päätöslauselman MEPC.60(33) mukaisesti; □

.3 on hyväksytty päätöslauselman MEPC.107(49) mukaisesti; □

.4 on hyväksytty päätöslauselman A.233(VII) mukaisesti; □

.5 on hyväksytty kansallisten, päätöslauselmaan A.393(X) tai A.233(VII) perustumattomien normien mukaisesti;

.6 ei ole hyväksytty. □

2.3.2 Käsittely-yksikkö on hyväksytty päätöslauselman A.444(XI) mukaisesti □

2.3.3 Öljypitoisuusmittari:

.1 on hyväksytty päätöslauselman A.393 (X) mukaisesti; □

.2 on hyväksytty päätöslauselman MEPC.60(33) mukaisesti; □

.3 on hyväksytty päätöslauselman MEPC.107(49) mukaisesti; □

2.4 Järjestelmän suorituskyky on enintään …….. m³/h.

Poikkeuslupa 14 säännöstä:

2.5.1 Alukselle myönnetään poikkeuslupa 14 säännön 1 tai 2 kappaleen vaatimuksista 14 säännön 5 kappaleen mukaisesti.

2.5.1.1 Alus tekee matkoja ainoastaan erityisalueella/erityisalueilla:..... □

2.5.1.1 Alus on sertifioitu suurnopeusaluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännöstön mukaisesti ja on vuoroliikenteessä oleva alus, jonka edestakainen matka-aika on korkeintaan 24 tuntia □

2.5.2 Aluksessa on seuraavat jätevesisäiliöt kaiken öljypitoisen pilssiveden säilyttämiseen aluksella: □

Säiliön tunnus	Säiliön sijainti		Tilavuus (m^3)
	Kaaret (mistä mihin)	Poikittainen sijainti	
		Kokonaistilavuus: …… m^3	

Öljyjätteiden (lietteen) säilytys- ja hävityskeinot (12 sääntö) ja pilssivesisäiliö(t)[34]

3.1 Aluksessa on seuraavat öljyjätesäiliöt: HUOM! Sludge= öljyjäte vai liete ? Laittaisin öljyjäte /JK

Säiliön tunnus	Säiliön sijainti		Tilavuus (m^3)
	Kaaret (mistä mihin)	Poikittainen sijainti	
		Kokonaistilavuus: ……. m^3	

3.2 Keinot jätteiden hävittämiseen öljyjätesäiliöitä koskevien määräysten lisäksi:

3.2.1 Öljyjätteiden polttouuni, kapasiteetti …….. l/h □

3.2.2 Öljyjätteen polttamiseen soveltuva lisäpoltin □

3.2.3 Säiliö öljyjätteen polttoöljyyn sekoittamista varten, tilavuus …….. m^3 □

3.2.4 Muut hyväksyttävät keinot:..... □

3.2.5 Aluksessa on seuraava jätevesisäiliöt kaiken öljypitoisen pilssiveden säilyttämiseen aluksella: □

Säiliön tunnus	Säiliön sijainti		Tilavuus (m^3)
	Kaaret (mistä mihin)	Poikittainen sijainti	
		Kokonaistilavuus: ….. m^3	

Normitettu yhdistelaippa <u>laituriliitintä varten</u> (13 sääntö)

4.1 Aluksessa on putkisto, johon on asennettu 13 säännön mukainen yhdistelaippa, öljyjätteiden ja konehuoneen pohjakaivoista peräisin olevan pilssiveden tyhjentämiseksi vastaanottolaitteistoon, □

Aluksen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta (37 sääntö)

5.1 Aluksessa on 37 säännön mukainen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta □

5.2 Aluksessa on 37 säännön 3 kappaleen mukainen valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalta □

6. Vapautus

6.1 Hallinto on myöntänyt vapautuksia yleissopimuksen I liitteen 3 luvun vaatimuksista 3 säännön 1 kappaleen mukaisesti tämän selostuksen .....
.....
.....
.....kappaleessa/kappaleissa luetelluista kohdista □

7. Samanarvoisuudet (5 sääntö)

7.1 Hallinto on hyväksynyt tiettyjen I liitteen vaatimusten samanarvoisuuden tämän selostuksen .....
.....
.....kappaleessa/kappaleissa lueteltujen kohtien suhteen □

TÄTEN TODISTETAAN, että tämä selostus pitää joka suhteessa paikkansa.

Annettu
……..
(Selostuksen antamispaikka)

…… ……

……

(Selostuksen antavan asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

(Viranomaisen sinetti tai leima)

KAAVA B

Kansainvälisen öljystä aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan (IOPP-todistuskirjan) liite

SELOSTUS ÖLJYSÄILIÖALUSTEN RAKENTEESTA JA VARUSTUKSESTA

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla, (jäljempänä ”yleissopimus”), I liitteen määräysten osalta.

Huomautukset:

1 Tämä kaava on tarkoitettu käytettäväksi IOPP-todistuskirjassa luokitelluissa kahdessa ensimmäisessä aluksen tyypissä eli ”öljysäiliöaluksissa” ja ”niissä aluksissa, jotka eivät ole öljysäiliöaluksia ja joissa on yleissopimuksen I liitteen 2 säännön 2 kohdan mukaisia lastisäiliöitä”. IOPP-todistuskirjassa luokiteltujen kolmannen tyypin alusten kohdalla käytetään kaavaa A.

2 Tämä selostus tulee liittää pysyvästi IOPP-todistuskirjaan. IOPP-todistuskirjan on oltava aluksella aina käytettävissä.

3 Ellei alkuperäisen selostuksen kieli ole englanti, ranska eikä espanja, tekstiin on sisällyttävä käännös yhdelle näistä kielistä.

4 Ruutujen merkinnät tehdään merkitsemällä rasti (x) ”kyllä”- tai ”soveltuu” -vastausten kohdalle ja viiva (-) vastausten ”ei”- ja ”ei sovellu” kohdalle.

5 Ellei erikseen muuta sanota, tässä selostuksessa mainitut säännöt tarkoittavat yleissopimus I liitteen sääntöjä, ja päätöslauselmat tarkoittavat Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselmia.

1. Aluksen tiedot

1.1 Aluksen nimi .....

1.2 Rekisterinumero tai tunnuskirjaimet .....

1.3 Rekisteripaikka .....

1.4 Bruttovetoisuus .....

1.5 Aluksen kantokyky .....(m^3)

1.6 Aluksen kuollutpaino ..... (tonnia) (1 säännön 23 kappale)

1.7 Aluksen pituus (m) .....(1 säännön 19 kappale)

1.8 Rakennuspäivämäärä:

1.8.1 Rakennussopimuksen päivämäärä .....

1.8.2 Päivämäärä, jona aluksen köli laskettiin tai jona alus oli vastaavassa rakennusvaiheessa .....

1.8.3 Luovutuspäivä .....

1.9 Merkittävä muutos (jos sellaisia on alukseen tehty): .....

1.9.1 Sopimuksen päiväys .....

1.9.2 Muutostöiden aloituspäivä .....

1.9.3 Muutoksen valmistumispäivä .....

1.10 Ennalta arvaamaton viivästys luovutuksessa:

1.10.1 Hallinto on hyväksynyt aluksen ”viimeistään 31 päivänä joulukuuta 1979” luovutetuksi alukseksi 1 säännön 28 kappaleen 1 kohdan perusteella luovutuksen viivästyttyä ennalta arvaamattoman syyn vuoksi □

1.10.2 Hallinto on hyväksynyt aluksen ”viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 1982 luovutetuksi alukseksi” 1 säännön 8 kappaleen 3 kohdan perusteella luovutuksen viivästyttyä ennalta arvaamattoman syyn vuoksi □

1.10.3 Aluksen ei vaadita täyttävän 26 säännön määräyksiä luovutuksen viivästyttyä ennalta arvaamattoman syyn vuoksi □

1.11 Aluksen tyyppi:

1.11.1 Raakaöljysäiliöalus □

1.11.2 Tuotesäiliöalus □

1.11.3 Tuotesäiliöalus, joka ei kuljeta 20 säännön 2 kappaleessa tarkoitettua polttoöljyä tai raskasta dieselöljyä eikä voiteluöljyä □

1.11.4 Raakaöljy/tuotesäiliöalus □

1.11.5 Yhdistelmäalus □

1.11.6 Alus, joka ei ole öljysäiliöalus ja jonka lastisäiliöitä yleissopimuksen I liitteen 2 säännön 2 kappale koskee □

1.11.7 Öljysäiliöalus, jolla kuljetetaan 2 säännön 4 kappaleessa tarkoitettuja tuotteita

1.11.8 Alus, joka on määritelty ”raakaöljysäiliöalukseksi” ja jossa käytetään raakaöljypesua, on myös määritelty ”tuotesäiliöalukseksi”, jossa käytetään erillisiä painolastisäiliöitä, joita varten on myös annettu erillinen IOPP-todistuskirja □

1.11.9 Alus, joka on määritelty ”tuotesäiliöalukseksi” ja jossa käytetään raakaöljypesua, on myös määritelty ”raakaöljysäiliöalukseksi”, jossa käytetään erillisiä painolastisäiliöitä, joita varten on myös annettu erillinen IOPP-todistuskirja □

2. Koneistotilan pilssin ja öljypolttoainesäiliöiden öljytyhjennysten valvontalaitteet
(säännöt 16 ja 14)

2.1 Painolastiveden kuljettaminen öljypolttoainesäiliöissä:

2.1.1 Alus voi normaaliolosuhteissa kuljettaa painolastivettä öljypolttoainesäiliöissä □

2.2 Öljynsuodatuslaitteiden tyyppi:

2.2.1 Öljynsuodatuslaitteisto (15 miljoonasosaa) (14 säännön 6 kappale) □

2.2.2 Öljynsuodatuslaitteisto (15 miljoonasosaa), hälytin ja automaattinen pysäytyslaite (14 säännön 7 kappale) □

2.3 Hyväksyntänormit:[35]

2.3.1 Erottelu/suodatuslaitteisto:

.1 on hyväksytty päätöslauselman A.393(X) mukaisesti; □

.2 on hyväksytty päätöslauselman MEPC.60(33) mukaisesti; □

.3 on hyväksytty päätöslauselman MEPC.107(49) mukaisesti; □

.4 on hyväksytty päätöslauselman A.233(VII) mukaisesti; □

.5 on hyväksytty kansallisten, päätöslauselmaan A.393(X) tai A.233(VII) perustumattomien normien mukaisesti; □

.6 ei ole hyväksytty. □

2.3.2 Käsittely-yksikkö on hyväksytty päätöslauselman A.444(XI) mukaisesti. □

2.3.3 Öljypitoisuusmittari:

.1 on hyväksytty päätöslauselman A.393(X) mukaisesti; □

.2 on hyväksytty päätöslauselman MEPC.60(33) mukaisesti; □

.3 on hyväksytty päätöslauselman MEPC.107(49) mukaisesti. □

2.4 Järjestelmän suorituskyky on enintään …….. m³/h.
2.5 Poikkeuslupa 14 säännöstä:

2.5.1 Alukselle myönnetään poikkeuslupa 14 säännön 1 tai 2 kappaleen vaatimuksista 14 säännön 5 kappaleen mukaisesti.

Alus tekee matkoja ainoastaan erityisalueella/erityisalueilla:

…… □

2.5.2
2.5.3 Aluksessa on seuraava jätevesisäiliöt kaiken öljypitoisen pilssiveden säilyttämiseen aluksella: □

Säiliön tunnus	**Säiliön sijainti**		**Tilavuus (m^3)**
	Kaaret (mistä mihin)	**Poikittainen sijainti**	
		Kokonaistilavuus: ……. m^3	

2.5.4 Jätevesisäiliön tai -säiliöiden sijasta aluksessa on järjestelyt pilssiveden siirtämiseksi jätesäiliöön □

3. Öljyjätteiden (lietteen) säilytys- ja hävityskeinot (12 sääntö) ja pilssivesisäiliö(t)[36]

3.1 Aluksessa on seuraavat jäteöljysäiliöt:

Säiliön tunnus	**Säiliön sijainti**		**Tilavuus (m^3)**
	Kaaret (mistä mihin)	**Poikittainen sijainti**	
		Kokonaistilavuus: ……. m^3	

3.3 Keinot jätteiden hävittämiseen öljyjätesäiliöitä koskevien määräysten lisäksi:

3.2.1 Öljyjätteiden polttouuni, kapasiteetti …….. l/h □

3.2.2 Öljyjätteen polttamiseen soveltuva lisäpoltin □

3.2.3 Säiliö öljyjätteen polttoöljyyn sekoittamista varten, tilavuus …….. m^3 □

3.2.4 Muut hyväksyttävät keinot:..... □

3.2.5 Aluksessa on seuraava jätevesisäiliö kaiken öljypitoisen pilssiveden säilyttämiseen aluksella: □

Säiliön tunnus	**Säiliön sijainti**		**Tilavuus (m^3)**
	Kaaret (mistä mihin)	**Poikittainen sijainti**	
		Kokonaistilavuus: ……. m^3	

4. Normitettu yhdistelaippa laituriliitintä varten
(13 sääntö)

4.1 Aluksessa on putkisto, johon on asennettu 13 säännön mukainen yhdistelaippa, öljyjätteiden ja konehuoneen pohjakaivoista peräisin olevan pilssiveden tyhjentämiseksi vastaanottolaitteistoon.

5. Rakenne (18, 19, 20, 23, 26, 27 ja 28 säännöt)

18 säännön vaatimusten mukaisesti vaaditaan, että aluksessa on:

5.1.1 Erilliset painolastisäiliöt, suojainen sijoitus ja raakaöljypesu □

5.1.2 Erilliset painolastisäiliöt ja suojainen sijoitus □

5.1.3 Erilliset painolastisäiliöt □

5.1.4 Erilliset painolastisäiliöt tai raakaöljypesu □

5.1.5 Erilliset painolastisäiliöt tai puhtaat painolastisäiliöt □

5.1.6 Aluksen ei vaadita noudattavan 18 säännön vaatimuksia. □

Erilliset painolastisäiliöt:

5.2.1 Aluksessa on 18 säännön mukaiset erilliset painolastisäiliöt □

5.2.2 Aluksessa on 18 säännön mukaiset erilliset painolastisäiliöt, joille on järjestetty 18 säännön 12–15 kappaleen mukainen suojattu sijoitus □

5.2.3 Erilliset painolastisäiliöt jakautuvat seuraavasti:

Säiliö	**Tilavuus (m^3)**	**Säiliö**	**Tilavuus (m^3)**
		Kokonaistilavuus:	**.....m3**

5.3 Puhtaalle painolastille varatut säiliöt:

5.3.1 Aluksessa on 18 säännön 8 kappaleen mukaiset puhtaalle painolastille varatut säiliöt, ja alus voi toimia tuotesäiliö-aluksena □

5.3.2 Puhtaalle painolastille varatut säiliöt jakautuvat seuraavasti:

Säiliö	**Tilavuus (m^3)**	**Säiliö**	**Tilavuus (m^3)**
		Kokonaistilavuus:	**..... m3**

5.3.3 Aluksessa on voimassa oleva, …….. päivätty puhtaalle painolastille varattujen säiliöiden käyttökäsikirja □

5.3.4 Aluksessa on yhteiset putkisto- ja pumppausjärjestelyt puhtaan painolastin ottoa ja lastiöljyn käsittelyä varten □

5.3.5 Aluksessa on erilliset putkisto- ja pumppausjärjestelyt puhtaan painolastin ottoa varten □

5.4 Raakaöljypesu:

5.4.1 Aluksessa on 33 säännön mukainen raakaöljypesujärjestelmä □

5.4.2 Aluksessa on 33 säännön mukainen raakaöljypesujärjestelmä sitä lukuun ottamatta, ettei järjestelmän tehokkuutta ole vahvistettu Revised COW Specifications -erittelyjen (päätöslauselma A.446(XI) sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmilla A.497(XII) ja A.897(21)) 33 säännön 1 kappaleen ja 4 kappaleen 2 kohdan 10 alakohdan mukaisesti □

5.4.3 Aluksessa on …… päivätty, voimassa oleva raakaöljypesujärjestelmän käyttö- ja laiteohjekirja □

5.4.4 Alukselta ei vaadita mutta siinä on Revised COW Specifications -erittelyjen (päätöslauselma A.446(XI) sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmilla A.497(XII) ja A.897(21)) mukainen raakaöljypesujärjestelmä □

5.5 Vapautus 18 säännöstä:

5.5.1 Alus tekee matkoja ainoastaan ……..n ja …….n välillä 2 säännön 5 kappaleen mukaisesti, joten se vapautetaan 18 säännön vaatimuksista □

5.5.2 Aluksessa käytetään 18 säännön 10 kappaleen mukaisia erityisiä painolastijärjestelyjä, joten alus vapautetaan 18 säännön vaatimuksista □

5.6 Lastisäiliöiden kokoa ja järjestelyä koskevat rajoitukset (26 sääntö):

5.6.1 Aluksen rakenteen vaaditaan olevan 26 säännön vaatimusten mukainen, ja alus on rakennettu niiden mukaisesti □

5.6.2 Aluksen rakenteen vaaditaan olevan 26 säännön 4 kappaleen vaatimusten mukainen, ja alus on rakennettu niiden mukaisesti (katso 2 säännön 2 kappale) □

5.7 Osastointi ja vauriovakaus (28 sääntö):

5.7.1 Aluksen rakenteen vaaditaan olevan 28 säännön vaatimusten mukainen, ja alus on rakennettu niiden mukaisesti □

5.7.2 28 säännön 5 kappaleessa vaaditut tiedot on toimitettu alukselle hyväksytyssä muodossa □

5.7.3 Aluksen rakenteen vaaditaan olevan 28 säännön vaatimusten mukainen, ja alus on rakennettu niiden mukaisesti □

5.7.4 27 säännössä vaaditut yhdistelmäaluksia koskevat tiedot on toimitettu alukselle kirjallisesti hallinnon hyväksymällä tavalla □

5.8 Kaksoisrunkorakenne:

5.8.1 Aluksen rakenteen vaaditaan olevan 19 säännön vaatimusten mukainen, ja alus on rakennettu:

.1 3 kappaleen vaatimusten mukaisesti (kaksoisrunkorakenne) □

.2 4 kappaleen vaatimusten mukaisesti (välikannella ja kaksinkertaisilla kyljillä varustetut säiliöalukset) □

.3 5 kappaleen vaatimusten mukaisesti (meriympäristön suojelukomitean hyväksymä vaihtoehtoinen menetelmä) □

5.8.2 Aluksen rakenteen vaaditaan olevan 19 säännön 6 kappaleen vaatimusten mukainen, ja alus on rakennettu niiden mukaisesti (kaksoispohjaa koskevat vaatimukset) □

5.8.3 Aluksen ei vaadita täyttävän 19 säännön vaatimuksia □

5.8.4 Alukseen sovelletaan 20 sääntöä, ja:

.1 sen vaaditaan olevan 19 säännön 2–5, 7 ja 8 kappaleen ja 28 säännön mukainen 28 säännön 6 kappaleen suhteen viimeistään …… □

.2 sen sallitaan jatkavan toimintaansa 20 säännön 5 kappaleen mukaisesti …….. asti □

.3 sen sallitaan jatkavan toimintaansa 20 säännön 7 kappaleen mukaisesti …….. asti □

5.8.5 20 sääntö ei koske alusta □

5.8.6 21 sääntö koskee alusta, ja:

.1 aluksen vaaditaan olevan 21 säännön 4 kappaleen mukainen viimeistään …… □

.2 aluksen sallitaan jatkavan toimintaansa 21 säännön 5 kappaleen mukaisesti …….. asti □

.3 aluksen sallitaan jatkavan toimintaansa 21 säännön 6 kappaleen 1 kohdan mukaisesti …….. asti □

.4 aluksen sallitaan jatkavan toimintaansa 21 säännön 6 kappaleen 2 kohdan mukaisesti …….. asti □

.5 alus vapautetaan 21 säännön 7 kappaleen 2 kohdan mukaisesti 21 säännön määräyksistä □

5.8.7 21 sääntö ei koske alusta □

5.8.8 22 sääntö koskee alusta, ja:

.1 alus on 22 säännön 2 kappaleen vaatimusten mukainen □

.2 alus on 22 säännön 3 kappaleen vaatimusten mukainen □

.3 alus on 22 säännön 5 kappaleen vaatimusten mukainen □

5.8.9 22 sääntö ei koske alusta □

5.9 Öljyn ulosvirtausnopeus onnettomuustapauksissa

5.9.1 Alus on 23 säännön vaatimusten mukainen □

6. Öljyn säilytys aluksella (29, 31 ja 32 säännöt)

6.1 Öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmä:

6.1.1 Alus on päätöslauselman A.496(XII) tai A.586(14)[37] *(tarpeeton ylipyyhitään)* määritelmän mukainen …… luokan öljysäiliöalus □

6.1.2 Öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmä on hyväksytty päätöslauselman MEPC.108(49)[38] mukaisesti □

6.1.3 Järjestelmässä on:

.1 valvontayksikkö □

.2 arviointiyksikkö □

.3 laskentayksikkö □

6.1.4 Järjestelmässä on:

.1 käynnistyslukko □

.2 automaattikatkaisin □

6.1.5 Öljypitoisuusmittari on hyväksytty päätöslauselman A.393(X), A.586(14)[39] tai MEPC.108(49) *(tarpeeton ylipyyhitään)* mukaisesti ja sopii:

.1 raakaöljyyn □

.2 raskaisiin öljytuotteisiin □

.3 kevyihin öljytuotteisiin □

.4 todistuskirjan liitteessä lueteltuihin öljyn kaltaisiin vahingollisiin nestemäisiin aineisiin □

6.1.6 Alukselle on toimitettu öljyn tyhjentämisen seurannan ja valvonnan käyttökäsikirja □

6.2 Jätesäiliöt:

Aluksessa on ……. jätesäiliö(itä), jonka/joiden kokonaiskapasiteetti on ……. m^3 eli …….. % aluksen öljynkuljetuskapasiteetista:

.1 29 säännön 2 kappaleen 3 kohdan mukaisesti □

.2 29 säännön 2 kappaleen 3 kohdan 1 alakohdan mukaisesti □

.3 29 säännön 2 kappaleen 3 kohdan 2 alakohdan mukaisesti □

.4 29 säännön 2 kappaleen 3 kohdan 3 alakohdan mukaisesti □

6.2.2 Lastisäiliöt on osoitettu jätesäiliöiksi □

6.3 Öljyn ja veden rajapinnan ilmaisimet:

6.3.1 Aluksessa on päätöslauselman MEPC.5(XIII) mukaisesti hyväksytyt öljyn ja veden rajapinnan ilmaisimet[40] □

6.4 Poikkeusluvat 29, 31 ja 32 säännöistä:

6.4.1 Alukselle myönnetään 2 säännön 4 kappaleen mukaisesti poikkeuslupa 29, 31 ja 32 säännön vaatimuksista □

6.4.2 Alukselle myönnetään 2 säännön 2 kappaleen mukaisesti poikkeuslupa 29, 31 ja 32 säännön vaatimuksista □

6.5 Poikkeuslupa säännöstä

6.5.1 Alukselle myönnetään poikkeuslupa 1 ja 32 säännön vaatimuksista 3 säännön 5 kappaleen mukaisesti. Aluksella tehdään yksinomaan:

.1 erityisiä 2 säännön 5 kappaleen mukaisia matkoja: □

.2 matkoja erityisalueella (erityisalueilla): □

.3 korkeintaan 72 tuntia kestäviä matkoja, jotka rajoittuvat ……, enintään 50 meripeninkulman päässä lähimmästä maasta erityisalueen (erityisalueiden ulkopuolella) □

7. Pumppaus-, putkisto- ja tyhjennysjärjestelyt (30 sääntö)

Erillisen painolastin tyhjennysaukot ovat:

7.1.1. Vesiviivan yläpuolella □

7.1.2 Vesiviivan alapuolella □

7.2 Painolastin tyhjennysaukot, jotka eivät ole tyhjennysyhteitä, ovat[41]:

7.2.1 Vesiviivan yläpuolella □

7.2.2 Vesiviivan alapuolella □

7.3 Likaiselle painolastivedelle tai lastisäiliöalueiden öljyvedelle tarkoitetut painolastin tyhjennysaukot, jotka eivät ole tyhjennysyhteitä, ovat:

7.3.1 Vesiviivan yläpuolella □

7.3.2 Vesiviivan alapuolella yhteydessä osittaisvirtausjärjestelyihin 30 säännön 6 kappaleen 5 kohdan mukaisesti □

7.3.3 Vesiviivan alapuolella □

7.4 Öljyn tyhjennys lastipumpuista ja öljyputkista (30 säännön 4 ja 5 kappale):

7.4.1 Keinot kaikkien lastipumppujen ja öljyputkien tyhjentämiseksi lastin tyhjentämisen jälkeen:

.1 tyhjennysjätteet, jotka voidaan tyhjentää lastisäiliöön tai jätesäiliöön □

.2 maihin tehtävää tyhjennystä varten on erityinen, halkaisijaltaan ohut putki □

Aluksen valmiussuunnitelma öljy/merivahingon varalta (37 sääntö)

8.1 Aluksessa on 37 säännön mukainen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalta □

8.2 Aluksessa on 37 säännön 3 kappaleen mukainen valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalta □

Vapautus

9.1 Hallinto on myöntänyt vapautuksia yleissopimuksen I liitteen 3 luvun vaatimuksista 3 säännön 1 kappaleen mukaisesti tämän selostuksen
.....
.....
.....
.....kappaleessa/kappaleissa luetelluista kohdista □

Samanarvoisuudet (5 sääntö)

10.1 Hallinto on hyväksynyt tiettyjen I liitteen vaatimusten samanarvoisuuden tämän selostuksen .....
.....
.....
.....kappaleessa/kappaleissa lueteltujen kohtien suhteen □

TÄTEN TODISTETAAN, että tämä selostus pitää joka suhteessa paikkansa.

Annettu
……..
(Selostuksen antamispaikka)

…… ……

……
(Selostuksen antavan asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

(Viranomaisen sinetti tai leima)

FORM A

Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR SHIPS OTHER THAN OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I of 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").

Notes:

1 This form is to be used for the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "ships other than any of the above". For oil tankers and ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention, Form B shall be used.

2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

3 The language of the original 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.

4 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.

5 Regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

1.1 Name of ship .....

1.2 Distinctive number or letters .....

1.3 Port of registry .....

1.4 Gross tonnage .....

1.5 Date of build:

1.5.1 Date of building contract .....

1.5.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction .....

1.5.3 Date of delivery .....

1.6 Major conversion (if applicable):
1.6.1 Date of conversion contract .....

1.6.2 Date on which conversion was commenced .....

1.6.3 Date of completion of conversion .....

1.7 The ship has been accepted by the Administration as a "ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery □

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks
(regulations 16 and 14)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks □

2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6) □

2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7) □

2.3 Approval standards:

2.3.1 The separating/filtering equipment:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); □

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); □

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49); □

.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII); □

.5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII); □

.6 has not been approved. □

2.3.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) □

2.3.3 The oil content meter:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); □

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); □

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). □

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

2.5.1.1 The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s): ---------- □

2.5.1.2 The ship is certified under the International Code of Safety for High-Speed Craft and engaged on a scheduled service with a turn-around time not exceeding 24 hours □

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows: □

Tank identification	**Tank location**		*Volume* **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)[34]

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	**Tank location**		*Volume* **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	

	Total volume: .....……..m^3

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity .....…….. l/h □

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues □

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity ..... m^3 □

3.2.4 Other acceptable means: ---------- □

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	**Tank location**		*Volume* **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

4. Standard discharge connection
(regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13 □

5. Shipboard oil/marine pollution emergency plan
(regulation 37)

5.1 The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37 □

5.2 The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3 □

6. Exemption

6.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with

regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) .....

.....
.....
of this Record □

7. Equivalents (regulation 5)

7.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) of this Record □

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

FORM B

Supplement to the International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP Certificate)

RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS

in respect of the provisions of Annex I of 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").

Notes:

1 This form is to be used for the first two types of ships as categorized in the IOPP Certificate, i.e. "oil tankers" and "ships other than oil tankers with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention". For the third type of ships as categorized in the IOPP Certificate, Form A shall be used.

2 This Record shall be permanently attached to the IOPP Certificate. The IOPP Certificate shall be available on board the ship at all times.

3 The language of the original 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.

4 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.

5 Unless otherwise stated, regulations mentioned in this Record refer to regulations of Annex I of the Convention and resolutions refer to those adopted by the International Maritime Organization.

1. Particulars of ship

1.1 Name of ship .....

1.2 Distinctive number or letters .....

1.3 Port of registry .....

1.4 Gross tonnage .....

1.5 Carrying capacity of ship ..... (m^3)

1.6 Deadweight of ship ..... (tonnes) (regulation 1.23)

1.7 Length of ship ..... (m) (regulation 1.19)

1.8 Date of build:

1.8.1 Date of building contract .....

1.8.2 Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction .....

1.8.3 Date of delivery .....

1.9 Major conversion (if applicable):

1.9.1 Date of conversion contract .....

1.9.2 Date on which conversion was commenced .....

1.9.3 Date of completion of conversion. .....

1.10 Unforeseen delay in delivery:

1.10.1 The ship has been accepted by the Administration as a “ship delivered on or before 31 December 1979" under regulation 1.28.1 due to unforeseen delay in delivery □

1.10.2 The ship has been accepted by the Administration as an “oil tanker delivered on or before 1 June 1982” under regulation 1.28.3 due to unforeseen delay in delivery □

1.10.3 The ship is not required to comply with the provisions of regulation 26 due to unforeseen delay in delivery □

1.11 Type of ship:

1.11.1 Crude oil tanker □

1.11.2 Product carrier □

1.11.3 Product carrier not carrying fuel oil or heavy diesel oil as referred to in regulation 20.2, or lubricating oil □

1.11.4 Crude oil/product carrier □

1.11.5 Combination carrier □

1.11.6 Ship, other than an oil tanker, with cargo tanks coming under regulation 2.2 of Annex I of the Convention □

1.11.7 Oil tanker dedicated to the carriage of products referred to in regulation 2.4 □

1.11.8 The ship, being designated as a "crude oil tanker" operating with COW, is also designated as a "product carrier" operating with CBT, for which a separate IOPP Certificate has also been issued □

1.11.9 The ship, being designated as a "product carrier" operating with CBT, is also designated as a "crude oil tanker" operating with COW, for which a separate IOPP Certificate has also been issued □

2. Equipment for the control of oil discharge from machinery space bilges and oil fuel tanks
(regulations 16 and 14)

2.1 Carriage of ballast water in oil fuel tanks:

2.1.1 The ship may under normal conditions carry ballast water in oil fuel tanks □

2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Oil filtering (15 ppm) equipment (regulation 14.6) □

2.2.2 Oil filtering (15 ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 14.7) □

2.3 Approval standards:

2.3.1 The separating/filtering equipment:

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); □

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); □

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49); □

.4 has been approved in accordance with resolution A.233(VII); □

.5 has been approved in accordance with national standards not based upon resolution A.393(X) or A.233(VII); □

.6 has not been approved. □

2.3.2 The process unit has been approved in accordance with resolution A.444(XI) □

2.3.3 The oil content meter :

.1 has been approved in accordance with resolution A.393(X); □

.2 has been approved in accordance with resolution MEPC.60(33); □

.3 has been approved in accordance with resolution MEPC.107(49). □

2.4 Maximum throughput of the system is ..... m^3/h

2.5 Waiver of regulation 14:

2.5.1 The requirements of regulation 14.1 or 14.2 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 14.5.

The ship is engaged exclusively on voyages within special area(s): ..... □

2.5.2 The ship is fitted with holding tank(s) for the total retention on board of all oily bilge water as follows : □

Tank identification	**Tank location**		*Volume* **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

2.5.3 In lieu of the holding tank(s) the ship is provided with arrangements to transfer bilge water to the slop tank □

3. Means for retention and disposal of oil residues (sludge) (regulation 12) and bilge water holding tank(s)[36]

3.1 The ship is provided with oil residue (sludge) tanks as follows:

Tank identification	**Tank location**		*Volume* **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

3.2 Means for the disposal of residues in addition to the provisions of sludge tanks:

3.2.1 Incinerator for oil residues, capacity ..... l/h □

3.2.2 Auxiliary boiler suitable for burning oil residues □

3.2.3 Tank for mixing oil residues with fuel oil, capacity ..... m^3 □

3.2.4 Other acceptable means: ..... □

3.3 The ship is provided with holding tank(s) for the retention on board of oily bilge water as follows:

Tank identification	**Tank location**		*Volume* **(m^3)**
	Frames (from) - (to)	**Lateral position**	
		Total volume: .....……..m^3	

4. Standard discharge connection
(regulation 13)

4.1 The ship is provided with a pipeline for the discharge of residues from machinery bilges and sludges to reception facilities, fitted with a standard discharge connection in accordance with regulation 13 □

5. Construction (regulations 18**,** 19, 20, 23, 26, 27 and 28)

5.1 In accordance with the requirements of regulation 18, the ship is:

5.1.1 Required to be provided with SBT, PL and COW □

5.1.2 Required to be provided with SBT and PL □

5.1.3 Required to be provided with SBT □

5.1.4 Required to be provided with SBT or COW □

5.1.5 Required to be provided with SBT or CBT □

5.1.6 Not required to comply with the requirements of regulation 18 □

5.2 Segregated ballast tanks (SBT):

5.2.1 The ship is provided with SBT in compliance with regulation 18 □

5.2.2 The ship is provided with SBT, in compliance with regulation 18, which are arranged in protective locations (PL) in compliance with regulations 18.12 to 18.15 □

5.2.3 SBT are distributed as follows:

Tank	**Volume (m^3)**	**Tank**	**Volume (m^3)**
		Total volume:	**.....m^3**

5.3 Dedicated clean ballast tanks (CBT):

5.3.1 The ship is provided with CBT in compliance with regulation 18.8, and may operate as a product carrier □

5.3.2 CBT are distributed as follows:

Tank	**Volume (m^3)**	**Tank**	**Volume (m^3)**
		Total volume:	**.....m^3**

5.3.3 The ship has been supplied with a valid Dedicated Clean Ballast Tank Operation Manual, which is dated □

5.3.4 The ship has common piping and pumping arrangements for ballasting the CBT and handling cargo oil □

5.3.5 The ship has separate independent piping and pumping arrangements for ballasting the CBT □

5.4 Crude oil washing (COW):

5.4.1 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33 □

5.4.2 The ship is equipped with a COW system in compliance with regulation 33 except that the effectiveness of the system has not been confirmed in accordance with regulation 33.1 and paragraph 4.2.10 of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) □

5.4.3 The ship has been supplied with a valid Crude Oil Washing Operations and Equipment Manual which is dated □

5.4.4 The ship is not required to be but is equipped with COW in compliance with the safety aspects of the Revised COW Specifications (resolution A.446(XI) as amended by resolutions A.497(XII) and A.897(21)) □

5.5 Exemption from regulation 18:

5.5.1 The ship is solely engaged in trade between ----------
---------- in accordance with regulation 2.5 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18 □

5.5.2 The ship is operating with special ballast arrangements in accordance with regulation 18.10 and is therefore exempted from the requirements of regulation 18 □

5.6 Limitation of size and arrangements of cargo tanks (regulation 26):

5.6.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 26 □

5.6.2 The ship is required to be constructed according to and complies with, the requirements of regulation 26.4 (see regulation 2.2) □

5.7 Subdivision and stability (regulation 28):

5.7.1 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 28 □

5.7.2 Information and data required under regulation 28.5 have been supplied to the ship in an approved form □

5.7.3 The ship is required to be constructed according to, and complies with, the requirements of regulation 27 □

5.7.4 Information and data required under regulation 27

For combination carriers have been supplied to the ship n a written procedure approved by the Administration □

5.8 Double-hull construction:

5.8.1 The ship is required to be constructed according to regulation 19 and complies with the requirements of: □

.1 paragraph (3) (double-hull construction) □

.2 paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction) □

.3 paragraph (5) (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee) □

5.8.2 The ship is required to be constructed according to and complies with the requirements of regulation 19.6 (double bottom requirements) □

5.8.3 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 19 □

5.8.4 The ship is subject to regulation 20 and:

.1 is required to comply with paragraphs 2 to 5, 7 and 8 of regulation 19 and regulation 28 in respect of paragraph 28.6 not later than □

.2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.5 Until □

.3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 20.7 Until □

5.8.5 The ship is not subject to regulation 20 □

5.8.6 The ship is subject to regulation 21 and:

.1 is required to comply with regulation 21.4 not later than □

.2 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.5 until □

.3 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.1 until □

.4 is allowed to continue operation in accordance with regulation 21.6.2 until □

.5 is exempted from the provisions of regulation 21 in accordance with regulation 21.7.2 □

5.8.7 The ship is not subject to regulation 21 □

5.8.8 The ship is subject to regulation 22 and:

.1 complies with the requirements of regulation 22.2 □

.2 complies with the requirements of regulation 22.3 □

.3 complies with the requirements of regulation 22.5 □

5.8.9 The ship is not subject to regulation 22 □

5.9 Accidental oil outflow performance

5.9.1 The ship complies with the requirements of regulation 23 □

6. Retention of oil on board (regulations 29, 31 and 32)

6.1 Oil discharge monitoring and control system:

6.1.1 The ship comes under category ..... oil tanker as defined in resolution A.496(XII) or A.586(14) *(delete as appropriate)* □

6.1.2 The oil discharge monitoring and control system has been approved in accordance with resolution MEPC.108(49) □

6.1.3 The system comprises:

.1 control unit □

.2 computing unit □

.3 calculating unit □

6.1.4 The system is:

.1 fitted with a starting interlock □

.2 fitted with automatic stopping device □

6.1.5 The oil content meter is approved under the terms of resolution A.393(X) or A.586(14) or MEPC.108(49) *(delete as appropriate)* suitable for:

.1 crude oil □

.2 black products □

.3 white products □

.4 oil-like noxious liquid substances as listed in the attachment to the certificate □

6.1.6 The ship has been supplied with an operations manual for the oil discharge monitoring and control system □

6.2 Slop tanks:

The ship is provided with ..... dedicated slop tank(s) with the total capacity of ..... m^3, which is ..... % of the oil carrying capacity, in accordance with:

.1 regulation 29.2.3 □

.2 regulation 29.2.3.1 □

.3 regulation 29.2.3.2 □

.4 regulation 29.2.3.3 □

6.2.2 Cargo tanks have been designated as slop tanks □

6.3 Oil/water interface detectors:

6.3.1 The ship is provided with oil/water interface detectors approved under the terms of resolution MEPC.5(XIII) □

6.4 Exemptions from regulations 29, 31 and 32:

6.4.1 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.4 □

6.4.2 The ship is exempted from the requirements of regulations 29, 31 and 32 in accordance with regulation 2.2 □

6.5 Waiver of regulation:

6.5.1 The requirements of regulations 31 and 32 are waived in respect of the ship in accordance with regulation 3.5. The ship is engaged exclusively on:

.1 specific trade under regulation 2.5: .....
..... □

.2 voyages within special area(s): .....
..... □

.3 voyages within 50 nautical miles of the nearest land outside special area(s) of 72 hours or less in duration restricted to: .....
..... □

7. Pumping, piping and discharge arrangements
(regulation 30)

7.1	The overboard discharge outlets for segregated ballast are located:	
7.1.1.	Above the waterline	□
7.1.2	Below the waterline	□
7.2	The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for clean ballast are located[41]:	
7.2.1	Above the waterline	□
7.2.2	Below the waterline	□
7.3	The overboard discharge outlets, other than the discharge manifold, for dirty ballast water or oil-contaminated water from cargo tank areas are located:	
7.3.1	Above the waterline	□
7.3.2	Below the waterline in conjunction with the part flow arrangements in compliance with regulation 30.6.5	□
7.3.3	Below the waterline	□
7.4	Discharge of oil from cargo pumps and oil lines (regulations 30.4 and 30.5):	
7.4.1	Means to drain all cargo pumps and oil lines at the completion of cargo discharge:	
	.1 drainings capable of being discharged to a cargo tank or slop tank	□
	.2 for discharge ashore a special small-diameter line is provided	□

8. Shipboard oil/marine pollution emergency plan
(regulation 37)

8.1	The ship is provided with a shipboard oil pollution emergency plan in compliance with regulation 37	□
8.2	The ship is provided with a shipboard marine pollution emergency plan in compliance with regulation 37.3	□

9. Exemption

9.1 Exemptions have been granted by the Administration from the requirements of chapter 3 of Annex I of the Convention in accordance with regulation 3.1 on those items listed under paragraph(s) .....
.....
..... of this Record □

10. Equivalents (regulation 5)

10.1 Equivalents have been approved by the Administration for certain requirements of Annex I on those items listed under paragraph(s) ..... of this Record □

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at .....
(Place of issue of the Record)

....
(Date of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the Record)*

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

III LISÄYS

ÖLJYPÄIVÄKIRJAN KAAVA

ÖLJYPÄIVÄKIRJA

I OSA – Koneistotilat

(Kaikki alukset)

Aluksen nimi: .....

Tunnusnumero tai -kirjaimet: .....

Bruttovetoisuus: .....

Ajalta: ....

Huom!. Jokaisella öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja jokaisella muulla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, tulee olla öljypäiväkirjan I osa koneistotiloissa suoritettavien toimenpiteiden kirjaamiseksi. Öljysäiliöaluksilla tulee olla myös öljypäiväkirjan II osa lastiin tai painolastiin liittyvien toimenpiteiden kirjaamiseksi.

APPENDIX III

FORM OF OIL RECORD BOOK

OIL RECORD BOOK

PART I - Machinery space operations

(All Ships)

Name of Ship: .....

Distinctive number
or letters: .....

Gross tonnage: .....

Period from: ..... to: .....

Note: Oil Record Book Part I shall be provided to every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above, other than oil tankers, to record relevant machinery space operations. For oil tankers, Oil Record Book Part II shall also be provided to record relevant cargo/ballast operations.

Johdanto

Seuraavilla sivuilla on kattava luettelo koneistotiloissa suoritettavista toimenpiteistä, joista on alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (MARPOL 73/78 – yleissopimuksen) I liitteen 17 säännön mukaan tehtävä merkintä öljypäiväkirjaan. Toimenpiteet on jaettu ryhmiin, joista jokaisella on oma kirjatunnuksensa.

Tehtäessä merkintöjä öljypäiväkirjan I osaan on päivämäärä sekä toimenpiteen kirjain- ja numerotunnus merkittävä niille varattuihin sarakkeisiin ja tarpeelliset yksityiskohdat kirjattava aikajärjestyksessä tyhjään tilaan.

Vastuussa olevan päällystön jäsenen tai jäsenten on päivättävä ja nimikirjoituksellaan vahvistettava kunkin toimenpiteen suorittaminen. Jokaisen täytetyn sivun tulee olla aluksen päällikön allekirjoittama.

Öljypäiväkirjan I osassa viitataan usein öljymääriin. Säiliöiden mittauslaitteiden epätarkkuus, lämpötilan vaihtelu ja öljyn viskositeetti vaikuttavat näiden lukemien tarkkuuteen. Tämä tulisi muistaa öljypäivän I osan merkintöjä luettaessa.

Jos vahingossa tapahtuva tai muuten poikkeuksellinen öljyn tyhjennys tapahtuu, öljypäiväkirjan I osaan tulee tehdä merkintä, josta ilmenee tyhjennyksen syy ja olosuhteet.

Kaikki öljynsuodatuslaitteiden viat tulee merkitä öljypäiväkirjan I osaan.

Niiden alusten, joilla on IOPP-todistuskirja, öljypäiväkirjan I osan merkinnät on tehtävä vähintään englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Milloin merkintöjä tehdään myös sen maan virallisella kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, viimeksi mainituilla on etusija riita ja tulkintatilanteissa.

Öljypäiväkirjan I osa tulee pitää sellaisessa paikassa, josta se on helposti saatavissa tarkastusta varten kaikkina kohtuullisina pidettävinä aikoina ja, paitsi miehittämättömissä hinattavissa aluksissa, se tulee pitää aluksella.

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of machinery space operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part I in accordance with regulation 17 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter Code.

When making entries in the Oil Record Book Part I, the date, operational Code and item number shall be inserted in the appropriate Columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. The master of the Ship shall sign each completed page.

The Oil Record Book Part I contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part I should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil statement shall be made in the Oil Record Book Part I of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil filtering equipment shall be noted in the Oil Record Book Part I.

The entries in the Oil Record Book Part I, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

The Oil Record Book Part I shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be

Öljypäiväkirjan I osa tulee säilyttää kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä lukien.

Sopimuspuolen hallituksen toimivaltainen viranomainen voi tarkastaa jokaisen tämän liitteen alaisuuteen kuuluvan aluksen öljypäiväkirjan I osan aluksen ollessa sen satamassa tai rannikon ulkopuolella sijaitsevassa terminaalissa, ja voi ottaa jäljennöksen kaikista kirjan merkinnöistä ja vaatia aluksen päällikköä todistamaan jäljennöksen oikeaksi. Jokainen näin otettu ja päällikön oikeaksi todistama jäljennös aluksen öljypäiväkirjan I osan merkinnästä tulee hyväksyä missä tahansa oikeuskäsittelyssä todistuskappaleena merkinnöissä mainituista asioista. Toimivaltaisen viranomaisen tämän kappaleen perusteella suorittama öljypäiväkirjan I osan tarkistus ja oikeaksi todistetun jäljennöksen otto tulee suorittaa niin joutuisasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

preserved for a period of three years after the last entry has been made.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part I on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the Oil Record Book Part I shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part I and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

LUETTELO KIRJATTAVISTA TOIMENPITEISTÄ

(A) Painolastiveden otto polttoainesäiliöihin tai niiden puhdistaminen

1. Painolastattujen säiliöiden tunnukset
2. Onko säiliö puhdistettu sen jälkeen kun siinä viimeksi oli öljyä? Ellei, on mainittava viimeksi kuljetetun öljyn laatu.
3. Puhdistustoimenpide:
.1 aluksen sijainti sekä kellonaika puhdistuksen alkamis- ja päättymishetkellä;
.2 nimeä tankit, joissa alla mainittuja menetelmiä on käytetty (läpihuuhtelu, höyrytys, kemiallinen puhdistus; käytettyjen kemikaalien tyyppi ja määrä, m3);
.3 niiden säiliöiden tunnukset, joihin pesuvesi siirrettiin.
4. Painolastiveden otto:
.1 aluksen sijainti sekä kellonaika painolastiveden oton alkaessa ja päättyessä;
.2 painolastiveden määrä (m3), jos säiliöitä ei puhdisteta.

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) Ballasting or cleaning of oil fuel tanks

1. Identity of tank(s) ballasted.
2. Whether cleaned since they last contained oil and, if not, type of oil previously carried.
3. Cleaning process:
.1 position of ship and time at the start and completion of cleaning;
.2 identify tank(s) in which one or another method has been employed (rinsing through, steaming, cleaning with chemicals; type and quantity of chemicals used, in m^3);
.3 identity of tank(s) into which cleaning water was transferred.
4. Ballasting:
.1 position of ship and time at start and end of ballasting;
.2 quantity of ballast if tanks are not cleaned, in m^3.

(B) Likaisen painolastiveden tai pesuveden tyhjentäminen kohdassa (A) mainituista säiliöistä

5. Säiliöiden tunnukset.
6. Aluksen sijainti tyhjennyksen alkamishetkellä.
7. Aluksen sijainti tyhjennyksen loppuessa.

8. Aluksen nopeus (nopeudet) tyhjennyksen aikana.
9. Tyhjennystapa:
.1 15 ppm:n laitteiston kautta
.2 vastaanottolaitteistoon.
10. Tyhjennetty määrä (m^3).

(B) Discharge of dirty ballast or cleaning water from oil fuel tanks referred to under Section A)

5. Identity of tank(s).
6. Position of ship at start of discharge.

7. Position of ship on completion of discharge.
8. Ship's speed(s) during discharge.

9. Method of discharge:
.1 through 15 ppm equipment
.2 to reception facilities.
10. Quantity discharged, in m^3.

(C) Öljyjätteiden (sludge ja muut öljyjätteet) kerääminen ja poistaminen

11. Öljyjätteiden kerääminen
Aluksella säilytettävien öljyjätteiden (sludge ja muut öljyjätteet) määrät. Määrä on kirjattava viikoittain[42] (tämä tarkoittaa, että määrä on merkittävä muistiin kerran viikossa silloinkin, kun matka kestää yli viikon):

.1 - säiliöiden tunnukset …….
.2 - säiliöiden tilavuus …… m^3
.3 - säilytetty kokonaismäärä …… m^3

12. Jätteen poistamistapa.
Mainittava poistettujen öljyjätteiden määrä, mitkä säiliöt on tyhjennetty ja säilytetyn jätteen määrä (m3):
.1 vastaanottolaitteistoon (mainittava satama);[43]
.2 siirretty muuhun säiliöön (mainittava mihin ja säiliön sisällön kokonaismäärä);
.3 poltettu (mainittava toimenpiteen kesto);

.4 muu tapa (mikä).

(C) Collection and disposal of oil residues (sludge and other oil residues)

11. Collection of oil residues
Quantities of oil residues (sludge and other oil residues) retained on board. The quantity should be recorded weekly[42]: (This means that the quantity must be recorded once a week even if the voyage lasts more than one week)

.1 - identity of tank(s) …….
.2 - capacity of tank(s) ……..…… m^3
.3 - total quantity of retention …… m^3

12. Methods of disposal of residue.
State quantity of oil residues disposed of, the tank(s) emptied and the quantity of contents retained in m^3:
.1 to reception facilities (identify port)[43];

.2 transferred to another (other) tank(s) (indicate tank(s) and the total content of tank(s))
.3 incinerated (indicate total time of operation);
.4 other method (state which).

(D) Koneistotiloihin kertyneen pilssiveden muu kuin automaattinen tyhjennys tai poistaminen muulla tavoin

13. Tyhjennetty tai poistettu määrä kuutiometreinä.[44]

(D) Non-automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

13. Quantity discharged or disposed of, in cubic metres[44]

14. Tyhjennyksen tai poistamisen ajankohta (alku ja loppu).
15. Tyhjennys tai poistamistapa:
.1 15 ppm:n laitteiston kautta (aluksen sijainti alussa ja lopussa mainittava);
.2 vastaanottolaitteistoon (ilmoitettava satama);
.3 siirto jäte- tai keräilysäiliöön (ilmoitettava säiliö; mainittava säiliöihin jätetty kokonaismäärä kuutiometreinä, m³).

(E) Koneistotiloihin kertyneen pilssiveden automaattinen tyhjennys tai poistaminen muulla tavoin

16. Ajankohta ja aluksen sijainti, jolloin tyhjennysjärjestelmä kytkettiin toimimaan automaattisesti 15 ppm:n laitteiston kautta.

17. Ajankohta, jolloin järjestelmä kytkettiin siirtämään pilssivesi automaattisesti keräilysäiliöön (ilmoitettava säiliö).
18. Ajankohta, jolloin järjestelmä kytkettiin käsikäyttöiseksi.

(F) Öljynsuodatuslaitteiden kunto

19. Ajankohta, jolloin järjestelmään tuli vika[45].
20. Ajankohta, jolloin järjestelmä saatiin kuntoon.
21. Vian syyt.

(G) Onnettomuudesta johtunut tai muu poikkeuksellinen öljyn tyhjentäminen

22. Tapahtuma-aika.
23. Aluksen paikka tai sijainti tapahtumahetkellä.
24. Öljyn arvioitu määrä ja laatu.
25. Tyhjentämisen tai vuotamisen olosuhteet, syyt ja yleisiä huomioita.

(H) Polttoöljyn tai voiteluöljyn täydentäminen

26. Tankkaus:
.1 Täydennyspaikka.
.2 Täydennysaika.

14. Time of discharge or disposal (starts and stop).
15. Method of discharge or disposal:
.1 through 15 ppm equipment (state position at start and end);
.2 to reception facilities (identify port)[43];

.3 transfer to slop tank or holding tank (indicate tank(s); state the total quantity retained in tank(s), in m^3).

(E) Automatic discharge overboard or disposal otherwise of bilge water which has accumulated in machinery spaces

16. Time and position of ship at which the system has been put into automatic mode of operation for discharge overboard, through 15 ppm equipment.
17. Time when the system has been put into automatic mode of operation for transfer of bilge water to holding tank (identify tank).
18. Time when the system has been put into manual operation.

(F) Condition of the oil filtering equipment

19. Time of system failure[45].

20. Time when system has been made operational.
21. Reasons for failure.

(G) Accidental or other exceptional discharges of oil

22. Time of occurrence.
23. Place or position of ship at time of occurrence.
24. Approximate quantity and type of oil.
25. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(H) Bunkering of fuel or bulk lubricating oil

26. Bunkering:
.1 Place of bunkering.
.2 Time of bunkering.

.3 Polttoöljyn tyyppi ja määrä sekä säiliöiden tunnukset (mainittava lisätty määrä tonneina ja öljyn kokonaismäärä säiliöissä).

.4 Voiteluöljyn tyyppi ja määrä sekä säiliöiden tunnukset (mainittava lisätty määrä tonneina ja öljyn kokonaismäärä säiliöissä).

.3 Type and quantity of fuel oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank(s)).

.4 Type and quantity of lubricating oil and identity of tank(s) (state quantity added, in tonnes and total content of tank (s)).

(I) Muita toimenpiteitä ja yleisiä huomautuksia

Aluksen nimi ……...

Tunnusnumero tai -kirjaimet ……...

(I) Additional operational procedures and general remarks

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

KONEISTOTILAN TOIMENPITEET

Pvm	**Koodi** (kirjain)	**Kohta** (numero)	**Selostus toimenpiteistä/vastaavan päällystön jäsenen nimikirjoitus**

Päällikön allekirjoitus .....

MACHINERY SPACE OPERATIONS

Date	**Code** (letter)	**Item** (number)	**Record of operations/signature of officer in charge**

Signature of master

ÖLJYPÄIVÄKIRJA

II OSA – Lasti/painolastitoimenpiteet

(Öljysäiliöalukset)

Aluksen nimi: ……

Tunnusnumero tai kirjaimet: ……

Bruttovetoisuus: …….

Ajalta: …….

Huom. Jokaisella öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuutta osoittava luku on vähintään 150, tulee olla öljypäiväkirjan II osa asianomaisten lastiin tai painolastiin liittyvien toimenpiteiden kirjaamiseksi. Tällaisella öljysäiliöaluksella tulee myös olla öljypäiväkirjan I osa asianomaisten koneistotiloissa suoritettavien toimenpiteiden kirjaamiseksi.

OIL RECORD BOOK

PART II – Cargo / Ballast Operations

(Oil Tankers)

Name of Ship: .....

Distinctive number
or letters: .....

Gross tonnage: .....

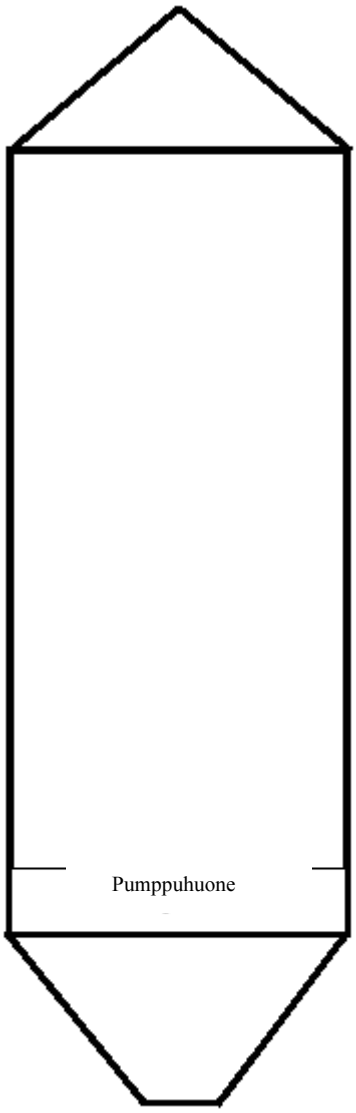
Period from: ..... to: .....

Note: Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be provided with Oil Record Book Part II to record relevant cargo/ballast operations. Such a tanker shall also be provided with Oil Record Book Part I to record relevant machinery space operations.

Aluksen nimi ……

Tunnusnumero tai .kirjaimet .....

LASTI- JA JÄTETANKKIKAAVIO
(täytetään aluksella)

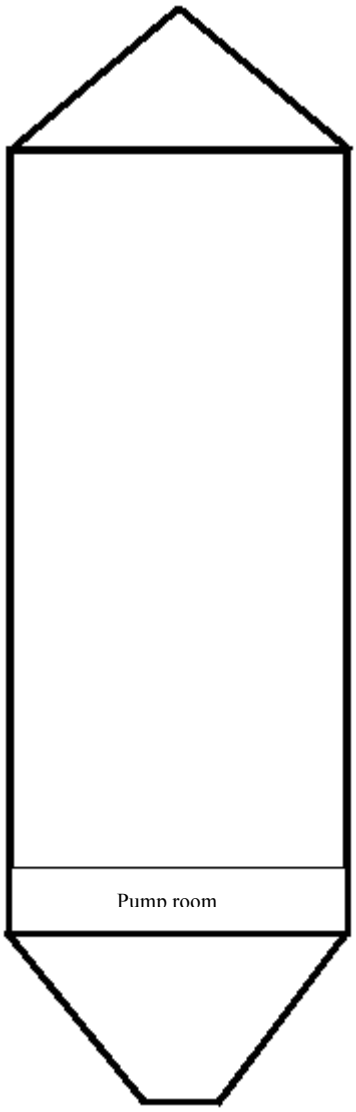


Säiliöiden tunnukset	Tilavuus
Jätesäiliöiden syvyys:	
(Jokaisen säiliön kapasiteetti ja jätesäiliöiden syvyys tulee ilmoittaa)	

Name of Ship …….

Distinctive number or letters …….

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)



Identification of tanks	Capacity
Depth of slop tank(s):	
(Give the capacity of each tank and the depth of slop tank(s))	

Johdanto

Seuraavilla sivuilla on kattava luettelo koneistotiloissa suoritettavista toimenpiteistä, joista on alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (MARPOL 73/78 – yleissopimuksen) liitteen I säännön 36 mukaan tehtävä merkintä öljypäiväkirjaan. Toimenpiteet on jaettu ryhmiin, joista jokaisella on oma kirjatunnuksensa.

Tehtäessä merkintöjä öljypäiväkirjan II osaan on päivämäärä sekä toimenpiteen kirjain- ja numerotunnus merkittävä niille varattuihin sarakkeisiin ja tarpeelliset yksityiskohdat kirjattava aikajärjestyksessä tyhjään tilaan.

Vastuussa olevan päällystön jäsenen tai jäsenten on päivättävä ja nimikirjoituksellaan vahvistettava kunkin toimenpiteen suorittaminen. Jokaisen täytetyn sivun tulee olla aluksen päällikön allekirjoittama.

MARPOL 73/78:n I liitteen 2 säännön 5 kappaleen mukaisia erityisiä matkoja tekevien öljysäiliöalusten kohdalla öljypäiväkirjan II osan asianmukaiset merkinnät hyväksyy asiassa toimivaltainen satamavaltion viranomainen.[46]

Öljypäiväkirjan II osassa viitataan usein öljymääriin. Säiliöiden mittauslaitteiden epätarkkuus, lämpötilan vaihtelu ja öljyn viskositeetti vaikuttavat näiden lukemien tarkkuuteen. Tämä tulisi muistaa öljypäivän II osan merkintöjä luettaessa.

Jos vahingossa tapahtuva tai muuten poikkeuksellinen öljyn tyhjennys tapahtuu, öljypäiväkirjan II osaan tulee tehdä merkintä, josta ilmenee tyhjennyksen syy ja olosuhteet.

Kaikki öljyn tyhjentämisen seuranta ja valvontajärjestelmän viat tulee merkitä öljypäiväkirjan II osaan.

Niiden alusten, joilla on IOPP-todistuskirja, öljypäiväkirjan II osan merkinnät on tehtävä vähintään englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Milloin merkintöjä tehdään myös sen maan virallisella kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, viimeksimainituilla on

Introduction

The following pages of this section show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Oil Record Book Part II in accordance with regulation 36 of Annex I of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78). The items have been grouped into operational section, each of which is denoted by a code letter.

When making entries in the Oil Record Book Part II, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

In respect of the oil tankers engaged in specific trades in accordance with regulation 2.5 of Annex I of MARPOL 73/78, appropriate entry in the Oil Record Book Part II shall be endorsed by the competent port State authority.[46]

The Oil Record Book Part II contains many references to oil quantity. The limited accuracy of tank Measurement devices, temperature variations and clingage will affect the accuracy of these readings. The entries in the Oil Record Book Part II should be considered accordingly.

In the event of accidental or other exceptional discharge of oil a statement shall be made in the Oil Record Book Part II of the circumstances of, and the reasons for, the discharge.

Any failure of the oil discharge monitoring and control system shall be noted in the Oil Record Book Part II.

The entries in the Oil Record Book Part II, for ships holding an IOPP Certificate, shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dis-

etusija riita ja tulkintatilanteissa.

Öljypäiväkirjan II osa tulee pitää sellaisessa paikassa, josta se on helposti saatavissa tarkastusta varten kaikkina kohtuullisina pidettävinä aikoina ja, paitsi miehittämättömissä hinattavissa aluksissa, se tulee pitää aluksella. Öljypäiväkirjan I osa tulee säilyttää kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä lukien.

Sopimuspuolen hallituksen toimivaltainen viranomainen voi tarkastaa jokaisen tämän liitteen alaisuuteen kuuluvan aluksen öljypäiväkirjan II osan aluksen ollessa sen satamassa tai rannikon ulkopuolella sijaitsevassa terminaalissa, ja voi ottaa jäljennöksen kaikista kirjan merkinnöistä ja vaatia aluksen päällikköä todistamaan jäljennöksen oikeaksi. Jokainen näin otettu ja päällikön oikeaksi todistama jäljennös aluksen öljypäiväkirjan II osan merkinnästä tulee hyväksyä missä tahansa oikeuskäsittelyssä todistuskappaleena merkinnöiksi mainituista asioista. Toimivaltaisen viranomaisen tämän kappaleen perusteella suorittama öljypäiväkirjan II osan tarkistus ja oikeaksi todistetun jäljennöksen otto tulee suorittaa niin joutuisasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

pute or discrepancy.

The Oil Record Book Part II shall be kept in such a place as to be readily available for inspection at all reasonable times and, except in the case of unmanned Ships under tow, shall be kept on board the Ship. It shall be preserved for a period of three years after the last entry has been made.

The competent authority of the Government of a Party to the Convention may inspect the Oil Record Book Part II on board any Ship to which this Annex applies while the Ship is in its port or offshore terminals and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the Ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the Ship as a true copy of an entry in the Oil Record Book Part II shall be made admissible in any juridical proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of an Oil Record Book Part II and taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

LUETTELO KIRJATTAVISTA TOIMENPITEISTÄ

(A) Öljylastin lastaaminen

1. Lastauspaikka.
2. Lastattujen öljyjen laadut ja säiliöiden tunnukset.
3. Lastatun öljyn kokonaismäärä (lisätty määrä kuutiometreinä 15 °C:n lämpötilassa ja säiliöiden kokonaismäärä (m^3) mainittava.

(B) Öljylastin siirtäminen matkan aikana

4. Säiliöiden tunnukset:
.1 säiliöstä:
.2 säiliöön: (siirretyn öljyn määrä ja säiliöiden kokonaismäärä (m^3) mainittava).
5. Tyhjennettiinkö kohdassa 4.1 mainitut säiliöt (ellei, on säiliöihin jäänyt määrä (m^3) mainittava)?

LIST OF ITEMS TO BE RECORDED

(A) Loading of oil cargo

1. Place of loading.
2. Type of oil loaded and identity of tank(s).
3. Total quantity of oil loaded (state quantity added, in m^3 at 15°C and the total content of tank(s), in m^3).

(B) Internal transfer of oil cargo during voyage

4. Identity of tank(s):
.1 from:
.2 to: (state quantity transferred and total quantity of tank(s), in m^3).
5. Was (were) the tank(s) in 4.1 emptied? (If not, state quantity retained, in m^3.)

(C) Öljynlastin purkaminen

6. Purkauspaikka.
7. Purettujen säiliöiden tunnukset.
8. Tyhjennettiinkö säiliöt (ellei, on säiliöihin jäänyt määrä(m^3) mainittava)?

(C) Unloading of oil cargo

6. Place of unloading.
7. Identity of tank(s) unloaded.
8. Was (were) the tank(s) emptied? (If not, state quantity retained, in m^3.)

(D) Raakaöljypesu (vain raakaöljypesua käyttävät alukset)

(Täytettävä jokaisesta raakaöljyllä pestävästä tankkerista)
9. Satama, jossa raakaöljypesu suoritettiin tai aluksen sijainti, jos pesu suoritettiin kahden purkaussataman välillä.
10. Pestyjen säiliöiden tunnukset[47].
11. Käytettävien pesulaitteiden lukumäärä.
12. Pesun alkamisaika.
13. Käytetty pesumenetelmä[48].
14. Pesulinjan paine.
15. Pesun lopettamis- tai keskeytysajankohta.
16. Ilmoitettava menetelmä, jolla säiliöt todettiin kuiviksi.
17. Huomautuksia[49].

(D) Crude oil washing (COW tankers only)

(To be completed for each tank being crude oil washed)
9. Port where crude oil washing was carried out or ship's position if carried out between two discharge ports.
10. Identity of tank(s) washed.[47]
11. Number of machines in use.
12. Time of start of washing.
13. Washing pattern employed.[48]
14. Washing line pressure.
15. Time washing was completed or stopped.
16. State method of establishing that tank(s) was (were) dry.
17. Remarks.[49]

(E) Painolastin ottaminen lastisäiliöön

18. Aluksen sijainti painolastin oton alussa ja lopussa.
19. Painolastiveden ottaminen:
.1 niiden säiliöiden tunnukset, joihin painolastivettä otettiin;
.2 kellonaika toimenpiteen alkaessa ja päättyessä; ja
.3 otetun painolastiveden määrä. Jokaisen toimenpiteessä mukana olleen säiliön painolastiveden kokonaismäärä on ilmoitettava kuutiometreinä.

(E) Ballasting of cargo tanks

18. Position of ship at start and end of ballasting.
19. Ballasting process:
.1 identity of tank(s) ballasted;

.2 time of start and end; and

.3 quantity of ballast received. Indicate total quantity of ballast for each tank involved in operation, in m^3.

(F) Painolastiveden ottaminen puhtaisiin painolastisäiliöihin (vain puhtaalle painolastille varattuja säiliöitä käyttävät säiliöalukset)

20. Niiden säiliöiden tunnukset, joihin otettiin painolastivettä.
21. Aluksen sijainti, kun huuhteluvettä tai satamapainolastia otettiin puhtaisiin painolastisäiliöihin.
22. Aluksen sijainti, kun pumput ja putkis-

(F) Ballasting of dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

20. Identity of tank(s) ballasted.

21. Position of ship when water intended for flushing, or port ballast was taken to dedicated clean ballast tank(s).
22. Position of ship when pump(s) and

tot huuhdotiin jätesäiliöön.

23. Sen öljypitoisen veden määrä, joka putkiston huuhtelun jälkeen johdetaan jätesäiliöihin tai niihin lastisäiliöihin, jotka toimivat jätteen ensisijaisena varastona (säiliöt nimettävä). Kokonaismäärä (m^3) mainittava.
24. Aluksen sijainti, kun puhtaisiin painolastisäiliöihin otettiin lisäpainolastivettä.

25. Ajankohta ja aluksen sijainti, kun puhtaita painolastisäiliöitä lasti- ja strippingputkista erottavat venttiilit suljettiin.
26. Alukseen otetun puhtaan painolastin määrä (m^3).

(G) Lastisäiliöiden puhdistaminen

27. Puhdistettujen säiliöiden tunnukset.
28. Satama tai aluksen sijainti.
29. Puhdistuksen kestoaika.
30. Puhdistusmenetelmä[50].
31. Säiliöiden pesuvedet siirrettiin:
.1 vastaanottolaitteistoon (satama ja määrä (m^3) mainittava)[51]; ja
.2 jätesäiliöhin tai jätesäiliöinä käytettäviin lastisäiliöihin (ilmoitettava säiliöt; siirretty määrä ja kokonaismäärä (m^3) mainittava).

(H) Likaisen painolastiveden tyhjentäminen

32. Säiliöiden tunnukset.
33. Ajankohta ja aluksen sijainti, kun tyhjennys mereen alkoi.
34. Ajankohta ja aluksen sijainti tyhjennyksen loppuessa.
35. Mereen tyhjennetty määrä (m^3).
36. Aluksen nopeus tyhjennyksen aikana.
37. Oliko tyhjennyksen valvontajärjestelmä toiminnassa tyhjennyksen aikana?

38. Tarkkailtiinko poistovettä ja vedenpintaa tyhjennyspaikalla säännöllisesti?

39. Jätesäiliöihin siirretyn öljypitoisen veden määrä (jätesäiliöiden tunnukset ilmoitettava. Kokonaismäärä (m^3) mainittava).
40. Tyhjennetty satamassa olevaan vastaanottolaitteistoon (ilmoitettava satama ja määrä, m^3).

lines were flushed to slop tank.

23. Quantity of the oily water which, after line flushing, is transferred to the slop tank(s) or cargo tank(s) in which slop is preliminarily stored (identify tank(s)). State total quantity, in m^3.
24. Position of ship when additional ballast water was taken to dedicated clean ballast tank(s).
25. Time and position of ship when valves separating the dedicated clean ballast tanks from cargo and stripping lines were closed.
26. Quantity of clean ballast taken on board, in m^3.

(G) Cleaning of cargo tanks

27. Identity of tank(s) cleaned.
28. Port or ship's position.
29. Duration of cleaning.
30. Method of cleaning.[50]
31. Tank washings transferred to:
.1 reception facilities (state port and quantity, in m^3)[51]; and
.2 sloptank(s) or cargo tank(s) designated as sloptank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity, in m^3).

(H) Discharge of dirty ballast

32. Identity of tank(s).
33. Time and position of ship at start of discharge into the sea.
34. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
35. Quantity discharged into the sea, in m^3.
36. Ship's speed(s) during discharge.
37. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
38. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?
39. Quantity of oily water transferred to slop tank(s) (identify slop tank(s). State total quantity, in m^3.
40. Discharged to shore reception facilities (identify port and quantity involved, in m^3).[52]

(I) Veden tyhjentäminen jätesäiliöistä mereen

41. Jätesäiliöiden tunnukset.
42. Asettumisaika siitä kuin jätettä viimeksi jöhdettiin säiliöihin, tai
43. Asettumisaika luettuna edellisestä tyhjennyksestä.
44. Ajankohta ja aluksen sijainti tyhjennyksen alkaessa.
45. Nestepinnan yläpuolisen tyhjän tilan korkeus tyhjennyksen alkaessa.
46. Öljyn ja veden rajapinnan korkeus tyhjennyksen alkaessa.
47. Tyhjennetyn veden pääosan määrä (m^3) ja tyhjennysnopeus (m^3/h).
48. Kaikkiaan tyhjennetty määrä (m^3) ja tyhjennysnopeus (m^3/h).
49. Ajankohta ja aluksen sijainti tyhjennyksen loppuessa.
50. Oliko tyhjennyksen valvontajärjestelmä toiminnassa tyhjennyksen aikana?

51. Öljyn ja veden rajapinnan korkeus tyhjennyksen loppuessa, metreinä.
52. Aluksen nopeus tyhjennyksen aikana.
53. Tarkkailtiinko poistovettä ja vedenpintaa tyhjennyspaikalla säännöllisesti?

54. Vahvista että aluksen putkiston kaikki venttiilit suljettiin, kun tyhjennys jätesäiliöistä lopetettiin.

(J) Sellaisten jätteiden ja öljyisten seosten hävittäminen, joita ei ole mainittu muissa kohdissa

55. Säiliöiden tunnukset.
56. Kustakin säiliöstä hävitetyn jätteen määrä. (Jäljelle jääneen jätteen määrä ilmoitettava, m3).
57. Hävittämistapa:
.1 vastaanottolaitteistoon (ilmoitettava satama määrä)[52];
.2 sekoitettu lastin joukkoon (mainittava määrä);
3 siirretty muihin säiliöihin (säiliöt ilmoitettava; siirretty määrä ja öljyn kokonaismäärä (m^3) säiliöissä mainittava); ja

(I) Discharge of water from slop tanks into the sea

41. Identity of slop tanks.
42. Time of settling from last entry of residues, or
43. Time of settling from last discharge.

44. Time and position of ship at start of discharge.
45. Ullage of total contents at start of discharge.
46. Ullage of oil/water interface at start of discharge.
47. Bulk quantity discharged in m^3 and rate of discharge in m^3/hour.
48. Final quantity discharged in m^3 and rate of discharge in m^3/hour.
49. Time and position of ship on completion of discharge.
50. Was the discharge monitoring and control system in operation during the discharge?
51. Ullage of oil/ water interface on completion of discharge, in metres.
52. Ship's speed(s) during discharge.
53. Was regular check kept on the effluent and the surface of water in the locality of the discharge?
54. Confirm that all applicable valves in the ship's piping system have been closed on completion of discharge from the slop tanks.

(J) Disposal of residues and oily mixtures not otherwise dealt with

55. Identity of tanks.
56. Quantity disposed of from each tank. (State the quantity retained, in m^3.)

57. Method of disposal:
.1 to reception facilities (identify port and quantity involved)[52];
.2 mixed with cargo (state quantity);

.3 transferred to (an)other tank(s) (identify tank(s); state quantity transferred and total quantity in tank(s), in m^3); and

.4 muu tapa (ilmoitettava mikä); ilmoitettava hävitetty määrä(m^3).

(K) Puhtaan painolastiveden tyhjentäminen lastisäiliöistä

58. Aluksen sijainti puhtaan painolastin tyhjennyksen alkaessa.
59. Tyhjennettyjen säiliöiden tunnukset.
60. Olivatko säiliöt tyhjät tyhjennyksen loppuessa?
61. Aluksen sijainti tyhjennyksen loppuessa, mikäli se poikkeaa kohdassa 58 ilmoitetusta.
62. Tarkkailtiinko poistovettä ja vedenpintaa tyhjennyspaikalla säännöllisesti?

(L) Painolastin tyhjentäminen puhtaalle painolastille varatuista säiliöistä (vain puhtaalle painolastille varattuja säiliöitä käyttävät säiliöalukset)

63. Tyhjennettyjen säiliöiden tunnukset.
64. Ajankohta ja aluksen sijainti, kun puhtaan painolastin tyhjennys mereen alkoi.
65. Ajankohta ja aluksen sijainti tyhjennyksen mereen loppuessa.
66. Tyhjennetty määrä (m^3):
.1 mereen; tai
.2 vastaanottolaitteistoon (ilmoitettava satama)[53].
67. Oliko painolastivedessä merkkejä öljyyntymisestä ennen tyhjennystä mereen tai sen aikana?
68. Valvottiinko tyhjennystä öljypitoisuusmittarilla?
69. Ajankohta ja aluksen sijainti, kun puhtaalle painolastille varattuja säiliöitä lasti ja strippingputkista erottavat venttiilit suljettiin painolastin tyhjennyksen loppuessa.

(M) Öljypitoisen veden tyhjennyksen valvontalaitteiston kunto

70. Ajankohta jolloin järjestelmään tuli vika.
71. Ajankohta jolloin järjestelmä saatiin toimimaan.
72. Vian syyt.

.4 other method (state which); state quantity disposed of, in m^3.

(K) Discharge of clean ballast contained in cargo tanks

58. Position of ship at start of clean ballast.

59. Identity of tank(s) discharged.
60. Was (were) the tank(s) empty on completion?
61. Position of ship on completion if different from 58.

62. Was a regular check kept on the effluent and the surface of the water in the locality of the discharge?

(L) Discharge of ballast from dedicated clean ballast tanks (CBT tankers only)

63. Identity of tank(s) discharged.
64. Time and position of ship at start of discharge of clean ballast into the sea.
65. Time and position of ship on completion of discharge into the sea.
66. Quantity discharged, in m^3:
.1 into the sea; or
.2 to reception facility (identify port).[53]

67. Was there any indication of oil contamination of the ballast water before or during discharge into the sea?
68. Was the discharge monitored by an oil content meter?
69. Time and position of ship when valves separating dedicated clean ballast tanks from the cargo and stripping lines were closed on completion of deballasting.

(M) Condition of oil discharge monitoring and control system

70. Time of system failure.

71. Time when system has been made operational.
72. Reasons for failure.

(N) Öljyn tyhjentäminen onnettomuuden tai muun poikkeuksellisen syyn vuoksi

73. Tapahtuma-aika.

74. Satama tai aluksen sijainti tapahtumahetkellä.
75. Öljyn arvioitu määrä (m^3) ja laatu.

76. Tyhjentämisen tai vuotamisen olosuhteet, syyt ja yleisiä huomautuksia.

(O) Muita toimenpiteitä ja yleisiä huomautuksia

ERITYISIÄ MATKOJA TEKEVÄT SÄILIÖALUKSET

(P) Painolastiveden otto

77. Säiliöiden tunnukset joihin painolastivettä otettiin.
78. Aluksen sijainti, kun painolastivettä otettiin.
79. Otetun painolastiveden kokonaismäärä (m^3).
80. Huomautuksia.

(Q) Painolastiveden siirtäminen aluksella

81. Siirtämisen syy.

(R) Painolastiveden tyhjennys vastaanottolaitteistoon

82. Satamat, joissa painolastivettä tyhjennettiin.
83. Vastaanottolaitteiden nimi tai tunniste.

84. Tyhjennetyn painolastiveden kokonaismäärä (m^3).
85. Päivämäärä sekä satamaviranomaisen allekirjoitus ja leima.

(N) Accidental or other exceptional discharges of oil

73. Time of occurrence.

74. Port or ship's position at time of occurrence.
75. Approximate quantity, in m^3, and type of oil.
76. Circumstances of discharge or escape, the reasons therefore and general remarks.

(O) Additional operational procedures and general remarks

TANKERS ENGAGED IN SPECIFIC TRADES

(P) Loading of ballast water

77. Identity of tank(s) ballasted.

78. Position of ship when ballasted.

79. Total quantity of ballast loaded in cubic metres.
80. Remarks.

(Q) Re-allocation of ballast water within the ship

81. Reason for re-allocation.

(R) Ballast water discharge to reception facility

82. Port(s) where ballast water was discharged.
83. Name or designation of reception facility.
84. Total quantity of ballast water discharged in cubic metres.
85. Date, signature and stamp of port authority official.

Aluksen nimi

Tunnusnumero tai -kirjaimet ……

LASTI/PAINOLASTITOIMENPITEET (ÖLJYSÄILIÖALUKSET)

Pvm	**Koodi** (kirjain)	**Kohta** (numero)	**Selostus toimenpiteistä/vastaavan päällystön jäsenen nimikirjoitus**

Päällikön allekirjoitus .....

Name of ship.....

Distinctive number or letters.....

CARGO/BALLAST OPERATIONS (OIL TANKERS)

Date	**Code** (letter)	**Item** (number)	**Record of operations/signature of officer in charge**

Signature of master.....

MUUTOKSET ALUSTEN AIHEUTTAMAN MEREN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ VUONNA 1973 TEHTYYN KANSAINVÄLISEEN YLEISSOPIMUKSEEN LIITTYVÄN VUODEN 1978 PÖYTÄKIRJAN LIITTEESEEN

(MARPOL 73/78 -yleissopimuksen uudistettu II liite)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Revised Annex II of MARPOL 73/78)

I LUKU – YLEISTÄ

1 sääntö

Määritelmät

Tässä liitteessä:

1 *Vuosipäivä* tarkoittaa kunkin vuoden päivää ja kuukautta, joka vastaa kansainvälisen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä koskevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää.

2 *Putkisto* tarkoittaa lastisäiliön tyhjennyspisteestä maaliittymään vievää putkea, jota käytetään lastin purkamiseen ja joka käsittää aluksen kaikki ne putket, pumput ja suodattimet, jotka ovat avoimessa yhteydessä lastinpurkulinjaan.

3 *Painolastivesi*

Puhdas painolasti tarkoittaa painolastivettä säiliössä, joka sen jälkeen, kun sitä viimeksi käytettiin kuljettamaan lastia, joka sisälsi luokan X, Y, tai Z ainetta, on perusteellisesti puhdistettu ja puhdistusjätteet tyhjennetty sekä säiliö tyhjennetty tämän liitteen soveltuvien vaatimusten mukaisesti.

Erillinen painolasti tarkoittaa painolastivettä, joka on laskettu säiliöön, joka on pysyvästi varattu painolastin kuljetukseen tai muiden kuin öljyn ja vaarallisten nestemäisten aineiden, niin kuin nämä on eri tavoin määritelty tämän yleissopimuksen liitteissä, muodostaman painolastin tai lastin kuljettamiseen, ja joka säiliö on täysin erotettu lasti ja öljypolttoainejärjestelmistä.

4 *Kemikaalialussäännöstöt*

Kemikaalialussäännöstö tarkoittaa IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.20(22) hyväksymää vaarallisia kemikaaleja irtolastina kuljettavien alusten rakenne ja varustelusäännöstöä (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk) sellaisena kuin se on järjestön muuttamana edellyttäen, että kyseiset muutokset on hyväksytty ja saatettu voimaan tämän yleissopimuksen 16 artiklassa olevien, liitteen lisäysten muut-

CHAPTER 1 - GENERAL

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Anniversary date* means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.

2 *Associated piping* means the pipeline from the suction point in a cargo tank to the shore connection used for unloading the cargo and includes all ship's piping, pumps and filters which are in open connection with the cargo unloading line.

3 Ballast water

Clean ballast means ballast water carried in a tank which, since it was last used to carry a cargo containing a substance in Category X, Y or Z, has been thoroughly cleaned and the residues resulting there from have been discharged and the tank emptied in accordance with the appropriate requirements of this Annex.

Segregated ballast means ballast water introduced into a tank permanently allocated to the carriage of ballast or cargoes other than oil or Noxious Liquid Substances as variously defined in the Annexes of the present Convention, and which is completely separated from the cargo and oil fuel system.

4 Chemical Codes

Bulk Chemical Code means the Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.20(22), 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 concerning amendment procedures applicable to an appendix to an

tamista koskevien määräysten mukaisesti.

Kansainvälinen kemikaalialussäännöstö tarkoittaa IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.19(22) hyväksymää vaarallisia kemikaaleja irtolastina kuljettavien alusten kansainvälistä rakenne ja varustelusäännöstöä (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk) sellaisena kuin se on järjestön muuttamana edellyttäen, että kyseiset muutokset on hyväksytty ja että ne ovat astuneet voimaan tämän yleissopimuksen 16 artiklaan sisältyvien liitteiden lisäysten muutoksiin sovellettavien määräysten mukaisesti.

5 *Veden syvyys* tarkoittaa kartoitettua syvyyttä.

6 *Reitillään* tarkoittaa, että alus liikkuu merellä sellaisella kurssilla tai sellaisilla kursseilla, jonka tai joiden vuoksi (poikkeamiset lyhimmältä suorimmalta reitiltä mukaan luettuina) tyhjennykset siinä määrin kuin merenkulkuun liittyvistä syistä on käytännöllistä leviävät yhtä suurelle merialueelle kuin on kohtuullista ja käytännöllistä.

7 *Nestemäisiä aineita* ovat aineet, joiden absoluuttinen höyrynpaine ei ylitä 0,28 megapascalia lämpötilassa 37,8 °C.

8 *Ohjekirja* tarkoittaa tämän liitteen 6 lisäyksessä esitetyn mallin mukaista menettelytapa ja järjestelyohjekirjaa.

9 *Lähin maa.* Käsite ”etäämpänä lähimmästä maasta” tarkoittaa luettuna perusviivasta, josta kyseessä oleva aluemeri lasketaan kansainvälisen oikeuden mukaisesti kuitenkin niin, että kun kysymys on Australian koillisrannikosta tämän yleissopimuksen sanonta ”lähimmästä maasta” tarkoittaa: siitä viivasta, joka kulkee pisteestä 11°00 eteläistä leveyttä ja 142°08' itäistä pituutta pisteeseen 10°35' eteläistä leveyttä ja 141°55' itäistä pituutta, jatkuen

siitä pisteeseen 10°00' eteläistä leveyttä ja 142°00' itäistä pituutta,

siitä pisteeseen 9°10' eteläistä leveyttä ja 143°52' itäistä pituutta,

siitä pisteeseen 9°00' eteläistä leveyttä ja 144°30' itäistä pituutta,

siitä pisteeseen 10°41' eteläistä leveyttä ja 145°00' itäistä pituutta,

siitä pisteeseen 13°00' eteläistä leveyttä ja

Annex.

International Bulk Chemical Code means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.19(22), 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 concerning amendment procedures applicable to an appendix to an Annex.

5 *Depth of water* means the charted depth.

6 *En route* means that the ship is under way at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable.

7 *Liquid substances* are those having a vapour pressure not exceeding 0.28 MPa absolute at a temperature of 37.8°C.

8 *Manual* means Procedures and Arrangements Manual in accordance with the model given in appendix 6 of this Annex.

9 *Nearest land*. The term “from the nearest land” means from the baseline from which the territorial sea in question is established in accordance with international law, except that, for the purposes of the present Convention “from the nearest land” off the north-eastern coast of Australia shall mean from the line drawn from a point on the coast of Australia in:

latitude 11°00' S, longitude 142°08' E to a point in latitude 10°35' S, longitude 141°55' E,

thence to a point latitude 10°00' S, longitude 142°00' E,

thence to a point latitude 9°10' S, longitude 143°52' E,

thence to a point latitude 9°00' S, longitude 144°30' E,

thence to a point latitude 10°41' S, longitude 145°00' E,

thence to a point latitude 13°00' S, longi-

145°00' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 15°00' eteläistä leveyttä ja 146°00' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 17°30' eteläistä leveyttä ja 147°00' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 21°00' eteläistä leveyttä ja 152°55' itäistä pituutta,
siitä pisteeseen 24°30' eteläistä leveyttä ja 154°00' itäistä pituutta ja
siitä Australian rannikon pisteeseen 24°42' eteläistä leveyttä ja 153°15' itäistä pituutta.

10 Haitallinen *nestemäinen aine* tarkoittaa kaikkia kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 17 tai 18 luvun Saastutusluokitussarakkeessa mainittua ainetta tai ainetta, jonka on 6 säännön 3 kappaleen määräysten perusteella alustavasti arvioitu kuuluvan luokkaan X, Y tai Z.

11 *PPM* tarkoittaa millilitraa kuutiometrissä (ml/m^3).

12 *Jäte* tarkoittaa mitä tahansa hävitettäväksi jäävää haitallista nestemäistä ainetta.

13 *Jäte/vesiseos* tarkoittaa jätettä, johon on mistä tahansa syystä lisätty vettä (esim. säiliöiden puhdistusvesi, painolastivesi tai kupulietteet).

14 *Aluksen rakentaminen*

14.1 *Rakennettu alus* tarkoittaa alusta, jonka köli on laskettu tai joka on vastaavassa rakennusvaiheessa. Kemikaalisäiliöalukseksi muunnettu alus katsotaan muunnostöiden alkamispäivänä rakennetuksi kemikaalisäiliöalukseksi rakennuspäivästä riippumatta. Tämä muunnosmääräystä ei sovelleta alusten niihin muutoksiin, jotka täyttävät kaikki seuraavat ehdot:

.1 alus on rakennettu ennen heinäkuun 1 päivää 1986 ja

.2 alus on sertifioitu kemikaalialusin mukaisesti kuljettamaan ainoastaan niitä tuotteita, jotka säännöstössä määritellään ainoastaan pilaantumisvaaraa aiheuttaviksi.

14.2 *Vastaava rakennusvaihe* tarkoittaa vaihetta, jossa:

.1 johonkin tiettyyn alukseen liittyvät tunnistettavissa olevat rakennustyöt alkavat ja

.2 kyseisen aluksen kokoaminen on alkanut ja on laajuudeltaan vähintään 50 tonnia tai yksi prosentti arvioidusta kokonaisrakennemateriaalista (pienempää arvoa noudatetaan).

tude 145°00' E,
thence to a point latitude 15°00' S, longitude 146°00' E,
thence to a point latitude 17°30' S, longitude 147°00' E,
thence to a point latitude 21°00' S, longitude 152°55' E,
thence to a point latitude 24°30' S, longitude 154°00' E,
thence to a point on the coast of Australia in latitude 24°42' S, longitude 153°15' E.

10 *Noxious Liquid Substance* means any substance indicated in the Pollution Category column of chapter 17 or 18 of the International Bulk Chemical Code or provisionally assessed under the provisions of regulation 6.3 as falling into Category X, Y or Z.

11 *PPM* means ml/m^3.

12 *Residue* means any noxious liquid substance which remains for disposal.

13 *Residue/water mixture* means residue to which water has been added for any purpose (e.g. tank cleaning, ballasting, bilge slops).

14 *Ship construction*

14.1 *Ship constructed* means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction. A ship converted to a chemical tanker, irrespective of the date of construction, shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which such conversion commenced. This conversion provision shall not apply to the modification of a ship, which complies with all of the following conditions:

.1 the ship is constructed before 1 July 1986; and

.2 the ship is certified under the Bulk Chemical Code to carry only those products identified by the Code as substances with pollution hazards only.

14.2 *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 tons or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

15 *Jähmettyvä/jähmettymätön*
15.1 *Jähmettyvä aine* tarkoittaa haitallista nestemäistä ainetta,
1 jonka sulamispiste on alle 15 °C ja joka purkamishetkellä on lämpötilassa, joka ei ylitä 5° C sulamispistettä; tai

.2 jonka sulamispiste on 15 °C tai yli ja joka purkamishetkellä on lämpötilassa, joka ei ylitä 10 °C sulamispistettä.

15.2 *Jähmettymätön aine* tarkoittaa haitallista nestemäistä ainetta, joka ei ole jähmettyvä aine.
16 *Säiliöalus*
.1 *Kemikaalisäiliöalus* tarkoittaa alusta, joka on rakennettu tai mukautettu minkä tahansa kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 17 luvussa luetellun nestemäisen tuotteen kuljettamiseen irtolastina.
.2 *NLS-säiliöalus* tarkoittaa alusta, joka on rakennettu tai mukautettu haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen, ja käsittää ”öljysäiliöaluksen” siten kuin se on tämän yleissopimuksen I liitteessä määritelty, kun se on sertifioitu kuljettamaan vaarallisen nestemäisen aineen muodostamaa lastia tai osalastia irtolastina.
17 *Viskositeetti*
.1 *Korkeaviskoosinen aine* tarkoittaa luokkaan X tai Y kuuluvaa haitallista nestemäistä ainetta, jonka viskositeetti purkamislämpötilassa ei alita 50 millipascalsekuntia (mPa.s).
.2 *Matalaviskoosinen aine* tarkoittaa haitallista nestemäistä ainetta, joka ei ole korkeaviskoosinen aine.

15 *Solidifying/non-solidifying*
15.1 *Solidifying Substance* means a noxious liquid substance which:
.1 in the case of a substance with a melting point of less than 15°C which is at a temperature of less than 5°C above its melting point at the time of unloading; or
.2 in the case of a substances with a melting point of equal to or greater than 15°C which is at a temperature of less than 10°C above its melting point at the time of unloading.
15.2 *Non-solidifying Substance* means a noxious liquid substance, which is not a Solidifying Substance.
16 *Tanker*
.1 *Chemical tanker* means a ship constructed or adapted for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code;

.2 NLS tanker means a ship constructed or adapted to carry a cargo of Noxious Liquid Substances in bulk and includes an “oil tanker” as defined in Annex I of the present Convention when certified to carry a cargo or part cargo of Noxious Liquid Substances in bulk.

17 *Viscosity*
.1 *High-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance in Category X or Y with a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at the unloading temperature.
.2 *Low-Viscosity Substance* means a noxious liquid substance, which is not a High-Viscosity Substance.

2 sääntö

Soveltaminen

1 Ellei nimenomaisesti toisin määrätä, tämän liitteen määräyksiä sovelletaan kaikkiin aluksiin, jotka on sertifioitu kuljettamaan haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina.
2 Milloin NLS-säiliöaluksen lastitilassa kuljetetaan lastia, jota tämän yleissopimuksen I liitteen määräykset koskevat, tämän yleissopimuksen I liitteen soveltuvia vaatimuksia on myös sovellettava.

Regulation 2

Application

1 Unless expressly provided otherwise the provisions of this Annex shall apply to all ships certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk.
2 Where a cargo subject to the provisions of Annex I of the present Convention is carried in a cargo space of an NLS tanker, the appropriate requirements of Annex I of the present Convention shall also apply.

3 sääntö

Poikkeukset

1 Tämän liitteen tyhjentämistä koskevat vaatimukset eivät koske haitallisten nestemäisten aineiden tai seoksen, joka sisältää kyseisiä aineita, tyhjentämistä mereen, joka:

.1 on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä tai

.2 aiheutuu aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta:

.1 edellyttäen että kaikkiin kohtuullisiin varotoimenpiteisiin tyhjentämisen estämiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingon tapahtumisen tai tyhjentämisen havaitsemisen jälkeen, ja

.2 lukuun ottamatta tapauksia, joissa aluksen omistaja tai päällikkö on toiminut joko aikomuksenaan aiheuttaa vahinko tai huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi, tai

.3 on hallinnon hyväksymä, kun sitä käytetään tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen. Jokaiseen tällaiseen tyhjentämiseen tulee saada sen hallituksen hyväksyminen, jonka lainkäyttövallan piirissä tyhjentäminen aiotaan suorittaa.

Regulation 3

Exceptions

1 The discharge requirements of this Annex shall not apply to the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances when such a discharge:

.1 is necessary for the purpose of securing the safety of a ship or saving life at sea; or

.2 results from damage to a ship or its equipment:

.1 provided that all reasonable precautions have been taken after the occurrence of the damage or discovery of the discharge for the purpose of preventing or minimizing the discharge; and

.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; or

.3 is approved by the Administration, when being used for the purpose of combating specific pollution incidents in order to minimize the damage from pollution. Any such discharge shall be subject to the approval of any Government in whose jurisdiction it is contemplated the discharge will occur.

4 sääntö

Vapautukset

1 Aineen luokituksen muutoksista johtuvien kuljetusvaatimusten tarkistusten kohdalla sovelletaan seuraavaa:

.1 milloin tämän liitteen, kansainvälisen kemikaalialussäännöstön ja kemikaalialussäännöstön muutokseen liittyy tiettyjen aineiden kuljetusvaatimusten tarkistuksesta johtuvia rakenteen tai laitteiden ja **yleisjärjestelyjen** muutoksia, hallinto voi muuttaa tai lykätä

Regulation 4

Exemptions

1 With respect to amendments to carriage requirements due to the upgrading of the categorization of a substance, the following shall apply:

.1 where an amendment to this Annex and the International Bulk Chemical Code and Bulk Chemical Code involves changes to the structure or equipment and fittings due to the upgrading of the requirements for the carriage of certain substances, the Administra-

määräajaksi kyseisen tarkistuksen soveltamista ennen kyseisen tarkistuksen voimaantulopäivää rakennettuihin aluksiin, jos kyseisen tarkistuksen välitön soveltaminen katsotaan kohtuuttomaksi tai epäkäytännölliseksi. Tällaiset lievennykset määritellään ainekohtaisesti;

.2 hallinto, joka sallii lievennykset tämän kappaleen mukaisen muutoksen soveltamisessa, toimittaa järjestölle yleissopimuksen sopimuspuolille tiedoksi ja mahdollisia asianmukaisia toimenpiteitä varten jaettavaksi raportin, jossa on tiedot kyseisestä aluksesta tai kyseisistä aluksista, niistä lasteista, joita se/ne on sertifioitu kuljettamaan, aluksen käyttötarkoitus sekä lievennyksen perustelut. **Raportista tulee käydä ilmi tämän liitteen 7 tai 9 säännössä tarkoitettu vapautus todistuskirjasta;**

.3 Edellä mainitusta huolimatta hallinto voi vapauttaa aluksia 11 säännön perusteella kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 17 luvun asianomaisessa alaviitteessä määritellyistä, yksittäin määriteltyjen kasviöljyjen kuljetukseen sertifioituja aluksia koskevista kuljetusvaatimuksista, mikäli alus on seuraavien ehtojen mukainen:

.1 Ellei tästä säännöstä muuta johdu, NLS-säiliöaluksen on täytettävä kaikki kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 3 tyypin alusta koskevat vaatimukset lastisäiliön sijaintia lukuun ottamatta;

.2 tämän säännön perusteella aluksessa on lastisäiliöiden välillä oltava seuraavat etäisyydet. Lastisäiliö on suojattava koko pituudeltaan painolastisäiliöillä tai muilla tiloilla kuin öljynkuljetussäiliöillä seuraavasti:

.1 sivusäiliöt tai tilat on järjestettävä niin, että lastisäiliöt ovat kaikkialla vähintään 760 mm aluksen sivulaidoituksen valulinjan sisäpuolella;

.2 kaksoispohjasäiliöt tai tilat on järjestettävä niin, että lastisäiliöiden pohjan ja pohjalaidoituksen valulinjan välinen etäisyys suorakulmaisesti pohjalaidoituksesta mitattuna on vähintään B/15 (m) tai 2,0 m keskilinjalla sen mukaan, kumpi näistä arvoista on pienempi. Vähimmäisetäisyys on 1,0 metriä; ja

.3 myönnetty vapautus mainitaan asiaankuuluvassa todistuskirjassa.

tion may modify or delay for a specified period the application of such an amendment to ships constructed before the date of entry into force of that amendment, if the immediate application of such an amendment is considered unreasonable or impracticable. Such relaxation shall be determined with respect to each substance;

.2 the Administration allowing a relaxation of the application of an amendment under this paragraph shall submit to the Organization a report giving details of the ship or ships concerned, the cargoes certified to carry, the trade in which each ship is engaged and the justification for the relaxation, for circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action, if any and reflect the exemption on the Certificate as referred to in regulation 7 or 9 of this Annex;

.3 Notwithstanding the above, an Administration may exempt ships from the carriage requirements under regulation 11 for ships certified to carry individually identified vegetable oils identified by the relevant footnote in chapter 17 of the IBC Code, provided the ship complies with the following conditions:

.1 Subject to this regulation, the NLS tanker shall meet all requirements for ship type 3 as identified in the IBC Code except for cargo tank location;

.2 under this regulation, cargo tanks shall be located at the following distances inboard. The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than tanks that carry oil as follows:

.1 wing tanks or spaces shall be arranged such that cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating nowhere less than 760 mm;

.2 double bottom tanks or spaces shall be arranged such that the distance between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating is not less than B/15 (m) or 2.0 m at the centreline, whichever is the lesser. The minimum distance shall be 1.0 metre; and

.3 the relevant certificate shall indicate the exemption granted.

2 Ellei tämän säännön 3 kappaleen määräyksistä muuta johdu, 12 säännön 1 kappaleen määräyksiä ei tarvitse soveltaa ennen 1 heinäkuuta 1986 rakennettuun alukseen, jolla tehdään hallinnon määrittelemiä rajoitettuja matkoja:

.1 tämän yleissopimuksen sopimuspuolena olevan valtion satamien tai terminaalien välillä tai

.2 tämän yleissopimuksen sopimuspuolina olevien valtioiden satamien tai terminaalien välillä.

3 Tämän säännön 2 kappaleen määräykset koskevat ainoastaan ennen 1 heinäkuuta 1986 rakennettuja aluksia, jos:

.1 joka kerta, kun luokan X, Y tai Z aineita tai seoksia sisältävä säiliö on tarkoitus puhdistaa tai täyttää painolastilla, kyseinen säiliö puhdistetaan hallinnon tämän liitteen 6 lisäyksen mukaisesti hyväksymän esipesumenetelmän mukaisesti ja kun säiliön puhdistusvedet tyhjennetään vastaanottolaitteistoon;

.2 seuraavat puhdistusvedet ja painolastivedet tyhjennetään vastaanottolaitteistoon tai merellä tämän liitteen muiden määräysten mukaisesti;

.3 tämän yleissopimuksen sopimuspuolina olevien valtioiden, joissa edellä tarkoitetut satamat tai terminaalit sijaitsevat, hallitukset hyväksyvät tässä kappaleessa tarkoitettujen satamien tai terminaalien edellä mainittujen vastaanottolaitteistojen asianmukaisuuden;

.4 siinä tapauksessa, että alukset tekevät matkoja muiden tämän sopimuksen sopimuspuolina olevien valtioiden lainkäyttövallan alaisiin satamiin tai terminaaleihin, hallinto toimittaa tiedot vapautuksen yksityiskohdista järjestölle, joka saattaa nämä yleissopimuksen sopimuspuolten tietoon ja mahdollisia toimenpiteitä varten; ja

.5 tämän liitteen mukaisesti edellytettävään todistuskirjaan tehdään merkintä siitä, että alusta käytetään ainoastaan tällaisiin rajoitettuihin matkoihin.

4 Alus, jonka rakenteelliset ja toiminnalliset ominaisuudet ovat sellaiset, ettei lastisäiliöitä tarvitse varustaa painolastilla ja että lastisäiliöiden puhdistusta tarvitaan vain korjauksiin tai kuivatelakointiin, hallinto voi myöntää vapautuksen 12 säännön määräyksistä edellyttäen, että kaikki seuraavat ehdot täyttyvät:

2 Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, the provisions of regulation 12.1 need not apply to a ship constructed before 1 July 1986 which is engaged in restricted voyages as determined by the Administration between:

.1 ports or terminals within a State Party to the present Convention; or

.2 ports or terminals of States Parties to the present Convention.

3 The provisions of paragraph 2 of this regulation shall only apply to a ship constructed before 1 July 1986 if:

.1 each time a tank containing Category X, Y or Z substances or mixtures is to be washed or ballasted, the tank is washed in accordance with a prewash procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex, and the tank washings are discharged to a reception facility;

.2 subsequent washings or ballast water are discharged to a reception facility or at sea in accordance with other provisions of this Annex;

.3 the adequacy of the reception facilities at the ports or terminals referred to above, for the purpose of this paragraph, is approved by the Governments of the States Parties to the present Convention within which such ports or terminals are situated;

.4 in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any; and

.5 the certificate required under this Annex is endorsed to the effect that the ship is solely engaged in such restricted voyages.

4 For a ship whose constructional and operational features are such that ballasting of cargo tanks is not required and cargo tank washing is only required for repair or dry-docking, the Administration may allow exemption from the provisions of regulation 12, provided that all of the following condi-

.1 hallinto on hyväksynyt aluksen suunnittelun, rakenteen ja varustuksen ottaen huomioon aluksen käyttötarkoituksen;

.2 kaikki säiliöiden sellaisesta puhdistuksesta, joka voidaan toteuttaa ennen korjauksia tai kuivatelakointia, aiheutuvat puhdistusvedet ja liuokset tyhjennetään vastaanottolaitteistoon, jonka asianmukaisuuden hallinto varmistaa;

.3 tämän liitteen mukaisesti edellytettävässä todistuskirjassa mainitaan:

.1 että jokainen lastisäiliö on sertifioitu kuljettamaan rajoitettua määrää keskenään vertailukelpoisia aineita, joita voi kuljettaa vuorotellen samassa säiliössä puhdistamatta sitä välillä; ja

.2 vapautuksen yksityiskohdat;

.4 aluksessa on hallinnon hyväksymä ohjekirja; ja

.5 siinä tapauksessa, että alukset tekevät matkoja muiden tämän sopimuksen sopimuspuolina olevien valtioiden lainkäyttövallan alaisiin satamiin tai terminaaleihin, hallinto toimittaa tiedot vapautuksen yksityiskohdista järjestölle, joka saattaa nämä yleissopimuksen sopimuspuolten tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

tions are complied with:

.1 the design, construction and equipment of the ship are approved by the Administration, having regard to the service for which it is intended;

.2 any effluent from tank washings which may be carried out before a repair or dry-docking is discharged to a reception facility, the adequacy of which is ascertained by the Administration;

.3 the certificate required under this Annex indicates:

.1 that each cargo tank is certified for the carriage of a restricted number of substances which are comparable and can be carried alternately in the same tank without intermediate cleaning; and

.2 the particulars of the exemption;

.4 the ship carries a Manual approved by the Administration; and

.5 in the case of ships engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention, the Administration communicates to the Organization, for circulation to the Parties to the Convention, particulars of the exemption, for their information and appropriate action, if any.

5 sääntö

Samanarvoisuudet

1 Hallinto voi sallia tietyn **laitteen**, aineen, välineen tai kojeen, joka on muu kuin tässä liitteessä vaadittu, tulevan asennetuksi alukseen vaihtoehtona, jos sellainen laite, aine, väline tai koje on vähintään yhtä tehokas kuin tässä liitteessä vaadittu. Tämä hallinnon valta ei ulotu tämän liitteen säännöissä määrättyjen vastaavien suunnittelu ja rakenneominaisuuksien korvaamiseen haitallisen nestemäisen aineen tyhjentämisen valvonnan toiminnallisilla menetelmillä, t.

2 Hallinnon, joka tämän säännön 1 kappaleen perusteella sallii jonkin laitteen, aineen, välineen tai kojeen käyttämisen vaihtoehtoisena tämän liitteen edellyttämän asemesta, on toimitettava tästä yksityiskohtaiset tiedot järjestölle, joka saattaa nämä sopimuspuolille tiedoksi ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

Regulation 5

Equivalents

1 The Administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted in a ship as an alternative to that required by this Annex if such fitting, material, appliance or apparatus is at least as effective as that required by this Annex. This authority of the Administration shall not extend to the substitution of operational methods to effect the control of discharge of Noxious Liquid Substances as equivalent to those design and construction features which are prescribed by regulations in this Annex.

2 The Administration, which allows a fitting, material, appliance or apparatus as alternative to that required by this Annex, under paragraph 1 of this regulation, shall communicate to the Organization for circulation to the Parties to the Convention, particulars thereof, for their information and appro-

3 Tämän säännön 1 ja 2 kappaleen määräyksistä huolimatta asianomaisessa kaasualuksia koskevassa säännöstössä lueteltujen haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen sertifioitujen nesteytettyä kaasua kuljettavien alusten rakenne ja varustus katsotaan tämän liitteen 11 ja 12 sääntöihin sisältyvien rakenne ja varustusvaatimusten kanssa samanarvoisiksi edellyttäen, että kaasualus täyttää kaikki seuraavat ehdot:

.1 aluksella on asianomaisen kaasualuksia koskevan säännöstön mukainen todistuskirja nestemäisten kaasujen kuljettamiseen irtolastina;

.2 aluksella on kansainvälinen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä koskeva todistuskirja, jossa todistetaan, että kaasualuksella saa kuljettaa vain asianmukaisessa kaasualuksia koskevassa säännöstössä määriteltyjä ja lueteltuja haitallisia nestemäisiä aineita;

.3 aluksella on järjestelyt erillistä painolastia varten;

.4 aluksella on pumppu ja putkistojärjestelyt, jotka hallinnon tyydyttäväksi katsomalla tavalla varmistavat, ettei säiliöön ja sen putkiston purkamisen jälkeen jäävä lastijätteen määrä ylitä 12 säännön 1, 2 tai 3 kappaleessa edellytettyä jätemäärää; ja

.5 aluksella on hallinnon hyväksymä ohjekirja, jolla varmistetaan, ettei lastijätteisiin sekoiteta vettä, eikä säiliöön jää rahtijätteitä ohjekirjan mukaisen ilmastoinnin jälkeen.

3 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this regulation, the construction and equipment of liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances listed in the applicable Gas Carrier Code, shall be deemed to be equivalent to the construction and equipment requirements contained in regulations 11 and 12 of this Annex, provided that the gas carrier meets all following conditions:

.1 hold a Certificate of Fitness in accordance with the appropriate Gas Carrier Code for ships certified to carry liquefied gases in bulk;

.2 hold an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk, in which it is certified that the gas carrier may carry only those Noxious Liquid Substances identified and listed in the appropriate Gas Carrier Code;

.3 be provided with segregated ballast arrangements;

.4 be provided with pumping and piping arrangements, which, to the satisfaction of the Administration, ensure that the quantity of cargo residue remaining in the tank and its associated piping after unloading does not exceed the applicable quantity of residue as required by regulation 12.1, 12.2 or 12.3; and

.5 be provided with a Manual, approved by the Administration, ensuring that no operational mixing of cargo residues and water will occur and that no cargo residues will remain in the tank after applying the ventilation procedures prescribed in the Manual.

II LUKU – HAITALLISTEN NESTEMÄISTEN AINEIDEN LUOKITTELU

6 sääntö

Haitallisten nestemäisten aineiden ja muiden aineiden luokittelu ja luettelointi

1 Tämän liitteen sääntöjen kannalta haitalliset nestemäiset aineet jaetaan seuraavaan neljään luokkaan:

.1 Luokka X: Haitalliset nestemäiset aineet

CHAPTER 2 – CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 6

Categorization and listing of Noxious Liquid Substances and other substances

1 For the purpose of the regulations of this Annex, Noxious Liquid Substances shall be divided into four categories as follows:

.1 Category X: Noxious Liquid Substances

jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat suuren vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle näin oikeuttaen kieltämään niiden tyhjentämisen meriympäristöön;

.2 Luokka Y: Haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle tai aiheuttaisivat haittaa viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille näin oikeuttaen rajoittamaan laadullisesti ja määrällisesti tyhjennyksiä meriympäristöön;

.3 Luokka Z: Haitalliset nestemäiset aineet jotka, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus tai painolastin vähentämistoimenpiteiden johdosta, aiheuttaisivat vähäisen vaaran joko meren luonnonvaroille tai ihmisen terveydelle näin oikeuttaen rajoittamaan niiden tyhjentämistä meriympäristöön lievemmässä määrin;

.4 Muut aineet: kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 18 luvun Saastutusluokitussarakkeessa OS (Muut aineet) merkinnällä varustetut aineet, joiden on niitä arvioitaessa havaittu jäävän tämän liitteen 6 säännön 1 kappaleessa määriteltyjen luokkien X, Y ja Z ulkopuolelle, koska niiden ei nykyään katsota aiheuttavan vaaraa meren luonnonvaroille, ihmisen terveydelle, viihtyisyydelle tai muille meren laillisille käyttömuodoille, jos ne tyhjennetään mereen säiliön puhdistus tai painolastin vähentämistoimenpiteissä. Liitteen vaatimukset eivät koske mitään ”muiksi aineiksi” määriteltäviä aineita sisältävän kupu tai painolastiveden tai muiden jätteiden tai seosten tyhjentämistä.

2 Haitallisten nestemäisten aineiden luokituksessa käytettävät ohjeet on annettu tämän liitteen I lisäyksessä.

3 Kun tarjotaan kuljetettavaksi sellaista nestemäistä ainetta irtolastina, jota ei ole luokiteltu tämän säännön 1 kappaleen mukaisesti, tarjottuun kuljetukseen osallisten sopimuspuolten hallitusten tulee sopia väliaikaisesta luokituksesta tarjottua kuljetusta varten tämän säännön 2 kappaleessa mainittujen ohjeiden perusteella. Ainetta ei saa kuljettaa, ennen kuin asianomaisten hallitusten välillä on saavutettu täydellinen yhteisymmärrys. Niin pian

which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a major hazard to either marine resources or human health and, therefore, justify the prohibition of the discharge into the marine environment;

.2 Category Y: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a hazard to either marine resources or human health or cause harm to amenities or other legitimate uses of the sea and therefore justify a limitation on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

.3 Category Z: Noxious Liquid Substances which, if discharged into the sea from tank cleaning or deballasting operations, are deemed to present a minor hazard to either marine resources or human health and therefore justify less stringent restrictions on the quality and quantity of the discharge into the marine environment;

.4 Other Substances: substances indicated as OS (Other Substances) in the pollution category column of chapter 18 of the International Bulk Chemical Code which have been evaluated and found to fall outside Category X, Y or Z as defined in regulation 6.1 of this Annex because they are, at present, considered to present no harm to marine resources, human health, amenities or other legitimate uses of the sea when discharged into the sea from tank cleaning of deballasting operations. The discharge of bilge or ballast water or other residues or mixtures containing only substances referred to as “Other Substances” shall not be subject to any requirements of the Annex.

2 Guidelines for use in the categorization of Noxious Liquid Substances are given in appendix 1 to this Annex.

3 Where it is proposed to carry a liquid substance in bulk which has not been categorized under paragraph 1 of this regulation, the Governments of Parties to the Convention involved in the proposed operation shall establish and agree on a provisional assessment for the proposed operation on the basis of the guidelines referred to in paragraph 2 of this regulation. Until full agreement among the Governments involved has been reached,

kuin mahdollista, mutta kuitenkin 30 päivän kuluessa siitä, kun yhteisymmärrys on saavutettu, tuotantomaan tai kuljettavan maan hallituksen, joka on tehnyt aloitteen yhteisymmärryksen saavuttamiseksi, tulee tiedottaa järjestölle yksityiskohtaiset tiedot aineesta sekä väliaikaisesta arvioinnista kaikille sopimuspuolille vuosijakelussa tiedoksi saattamista varten. Järjestön tulee pitää yllä rekisteriä kaikista tällaisista aineista ja niiden väliaikaisista arvioinneista, kunnes aineet virallisesti sisällytetään kansainväliseen kemikaalialussäännöstöön.

the substance shall not be carried. As soon as possible, but not later than 30 days after the agreement has been reached, the Government of the producing or shipping country, initiating the agreement concerned, shall notify the Organization and provide details of the substance and the provisional assessment for annual circulation to all Parties for their information. The Organization shall maintain a register of all such substances and their provisional assessment until such time as the substances are formally included in the IBC Code.

III LUKU – KATSASTUKSET JA SERTIFIOINTI

CHAPTER 3 SURVEYS AND CERTIFICATION

7 sääntö

Kemikaalisäiliöalusten katsastukset ja sertifiointi

Tämän liitteen 8, 9 ja 10 sääntöjen määräyksistä huolimatta ne kemikaalialukset, jotka sopimusvaltiot ovat kansainvälisen kemikaalialussäännöstön tai kemikaalialussäännöstön määräysten mukaisesti soveltuvin osin katsastaneet ja sertifioineet, katsotaan mainittujen sääntöjen määräysten mukaisiksi, ja kyseisen säännöstön perusteella annetun todistuskirjan tulee olla yhtä todistusvoimainen kuin tämän liitteen 9 säännön perusteella myönnetyllä todistuskirjalla, ja se tulee tunnustaa samanarvoiseksi kuin tämän liitteen 9 säännön perusteella myönnetty todistuskirja.

Regulation 7

Survey and certification of chemical tankers

Notwithstanding the provisions of regulations 8, 9, and 10 of this Annex, chemical tankers which have been surveyed and certified by States Parties to the present Convention in accordance with the provisions of the International Bulk Chemical Code or the Bulk Chemical Code, as applicable, shall be deemed to have complied with the provisions of the said regulations, and the certificate issued under that Code shall have the same force and receive the same recognition as the certificate issued under regulation 9 of this Annex.

8 sääntö

Katsastukset

1 Haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavia aluksia katsastetaan seuraavasti:

.1 peruskatsastus ennen aluksen asettamista liikenteeseen tai ennen kuin tämän liitteen 9 säännössä vaadittava todistuskirja annetaan ensimmäisen kerran. Katsaukseen tulee sisältyä aluksen rakenteen, varusteiden, laitteiden,

Regulation 8

Surveys

1 Ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk shall be subject to the surveys specified below:

.1 An initial survey before the ship is put in service or before the Certificate required under regulation 9 of this Annex is issued for the first time, and which shall include a complete survey of its structure, equipment, sys-

yleisjärjestelyn ja aineiden täydellinen katsastus siltä osin kuin tämä liite alusta koskee. Katsastus toimitetaan sen varmistamiseksi, että rakenne, varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja aineet täysin täyttävät tämän liitteen asianmukaiset vaatimukset.

.2 uusintakatsastus, joka toimitetaan hallinnon määräämin väliajoin, jotka eivät saa olla viittä vuotta pitemmät paitsi niiltä osin kuin tämän liitteen 10 säännön 2, 5, 6 ja 7 kappaleen sääntöjä sovelletaan. Uusintakatsastus toimitetaan sen varmistamiseksi, että rakenne, varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja aineet täysin täyttävät tämän liitteen asianmukaiset vaatimukset.

.3 välikatsastus kolmen kuukauden kuluessa ennen todistuskirjan toista vuosipäivää tai sen jälkeen tai kolmen kuukauden kuluessa ennen todistuskirjan kolmatta vuosipäivää tai sen jälkeen. Tämä katsastus on toimitettava tämän säännön 1 kappaleen 4 kohdassa määritellyn vuosikatsastuksen sijasta. Välikatsastus toimitetaan sen varmistamiseksi, että varusteet sekä pumppu ja putkistojärjestelmät täysin vastaavat tämän liitteen soveltuvia vaatimuksia ja ovat hyvässä käyttökunnossa. Välikatsastukset on merkittävä tämän liitteen 9 säännön mukaisesti annettavaan todistuskirjaan.

.4 vuosikatsastus kolmen kuukauden kuluessa ennen todistuskirjan kutakin vuosipäivää tai sen jälkeen. Katsaukseen tulee sisältyä tämän säännön 1 kappaleen 1 kohdassa tarkoitettujen rakenteen, varusteiden, laitteiden, yleisjärjestelyn ja aineiden yleiskatsastus siten, että saadaan varmuus siitä, että niitä on huollettu tämän säännön 3 kappaleen mukaisesti ja että ne ovat yhä tyydyttäviä aluksen käyttötarkoituksen kannalta. Vuosikatsastukset on merkittävä tämän liitteen 9 säännön mukaisesti annettavaan todistuskirjaan.

.5 tämän säännön 3 kappaleessa määriteltyjen tutkimusten johdosta tehtyjen korjausten jälkeen tai aina, kun suuria korjaus tai uudistustöitä on tehty, toimitetaan olosuhteiden mukaan joko yleinen tai osittainen lisäkatsastus. Katsastus toimitetaan sen varmistamiseksi, että tarvittavat korjaus tai uudistustyöt on tosiasiallisesti tehty, että kyseisten korjaus tai uudistustöiden raaka-aineet ja työnsuoritus ovat kaikilta osin tyydyttäviä ja että alus on kaikilta osin tämän liitteen vaatimusten mukaisesti annettavaan todistuskirjaan.

tems, fittings, arrangements and material in so far as the ship is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with the applicable requirements of this Annex.

.2 A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding 5 years, except where regulation 10.2, 10.5, 10.6, 10.7 of this Annex is applicable. The renewal survey shall be such as to ensure that the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material fully comply with applicable requirements of this Annex.

.3 An intermediate survey within 3 months before or after the second anniversary date or within 3 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 associated pump and piping systems fully comply with the applicable requirements of this Annex and are in good working order. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 9 of this Annex.

.4 An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the Certificate including a general inspection of the structure, 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 3 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 Certificate issued under regulation 9 of this Annex.

.5 An additional survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in paragraph 3 of this regulation, or whenever any important repairs or renewals are made. 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 re-

kainen.

2.1 Aluksen katsastukset, jotka koskevat tämän liitteen määräysten noudattamista, on hallinnon viranomaisten toimitettava. Hallinto voi kuitenkin uskoa katsastukset joko tarkoitukseen nimetyille katsastajille tai hyväksymilleen laitoksille.

2.2 Tämän kappaleen 1 kohdassa mainitun hyväksytyn laitoksen tulee noudattaa järjestön päätöslauselmassa A.739(18) hyväksymiä ohjeita, joita järjestö voi muuttaa, sekä järjestön päätöslauselmassa A.789(19) hyväksymää erittelyä, jota järjestö voi muuttaa edellyttäen, että kyseiset muutokset hyväksytään ja saatetaan voimaan tämän yleissopimuksen 16 artiklan liitteen lisäyksiin soveltuvia muutosmenettelyjä koskevien määräysten mukaisesti.

2.3 Hallinnon, joka nimeää katsastajia tai hyväksyy laitoksia tämän säännön 2 kappaleen 1 kohdassa tarkoitettujen katsastusten toimittamiseksi, tulee vähintään valtuuttaa jokainen nimeämänsä katsastaja tai hyväksymänsä laitos:

.1 vaatimaan aluksen korjaamista ja

.2 toimittamaan katsastukset satamavaltion viranomaisten pyynnöstä.

2.4 Hallinnon tulee ilmoittaa järjestölle viranomaisen nimetyille katsastajille tai hyväksytyille laitoksille delegoimista erityisvastuista ja ehdoista sopimuspuolille tiedoksi saattamista varten.

2.5 Milloin tarkoitusta varten nimitetty katsastaja tai hyväksytty laitos katsoo, että aluksen kunto tai sen varusteet eivät olennaisilta osin vastaa todistuskirjassa olevia tietoja tai ovat sellaiset, että alus ei voi lähteä merelle aiheuttamatta kohtuutonta vahingonvaaraa meriympäristölle, tämän katsastajan tai järjestön on viipymättä varmistauduttava siitä, että puutteet korjataan ja ilmoittaa asiasta hallinnolle asianmukaisessa järjestyksessä. Ellei puutteiden korjaamiseen ryhdytä, todistuskirja on peruutettava ja asiasta on viipymättä ilmoitettava hallinnolle. Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa, on satamavaltion asianomaisille viranomaisille myös ilmoitet-

spects with the requirements of this Annex.

2.1 Surveys of ships, as regards the enforcement of the provisions of this Annex, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

2.2 The recognized organization, referred to in paragraph 2.1 of this regulation shall comply with the Guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specification adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization, provided that such amendments 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 this Annex.

2.3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys as set forth in paragraph 2.1 of this regulation shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

.1 require repairs to a ship; and

.2 carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

2.4 The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations, for circulation to Parties to the present Convention for the information of their officers.

2.5 When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the Certificate, or is such that the ship is not fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the Certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately, and if the ship is in a port of another Party, the appropriate authorities

tava asiasta. Kun hallinnon virkamies, tarkoitusta varten nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos on tehnyt ilmoituksensa satamavaltion asianomaisille viranomaisille, tämän satamavaltion hallituksen on annettava mainitulle virkamiehelle, katsastajalle tai laitokselle kaikki tarvittava apu heidän täyttäessään tämän säännön mukaisia velvoitteitaan. Kysymyksessä olevan satamavaltion hallituksen on tarpeen tullen ryhdyttävä toimiin sen varmistamiseksi, että alus ei poistu, ennen kuin se voi lähteä merelle tai lähteä satamasta jatkaakseen lähimmälle sopivalle korjaustelakalle aiheuttamatta kohtuutonta vahingonvaaraa meriympäristölle.

2.6 Hallinnon on kaikissa tapauksissa täysin taattava katsastuksen ja tarkastuksen perusteellisuus ja tehokkuus, ja se sitoutuu ryhtymään tarpeellisiin toimiin tämän velvoitteen täyttämiseksi.

3.1 Aluksen ja sen varusteiden kunto on säilytettävä sellaisena, että se täyttää tämän yleissopimuksen määräykset, jotta varmistetaan, että alus pysyy joka suhteessa siinä kunnossa, että se voi lähteä merelle aiheuttamatta kohtuutonta vahingonvaaraa meriympäristölle.

3.2 Sen jälkeen, kun jokin tämän säännön 1 kappaleen mukainen aluksen katsastus on toimitettu, ei aluksen rakenteessa, varusteissa laitteissa, yleisjärjestelyssä tai rakennusaineissa, joita katsastus on koskenut, saa tehdä mitään muutosta ilman hallinnon suostumusta, lukuun ottamatta sellaisen varusteen tai laitteen suoranaista korvaamista toisella.

3.3 Milloin alukselle on tapahtunut onnettomuus tai on havaittu puutteellisuus, joka olennaisesti vaikuttaa aluksen kuntoon tai sellaisten varusteiden tehokkuuteen tai täydellisyyteen, joita tämä liite koskee, aluksen päällikön tai omistajan on ensi tilassa ilmoitettava asiasta sille hallinnolle, hyväksytylle laitokselle tai nimitetylle katsastajalle, jonka vastuulla asianmukaisen todistuskirjan antaminen on ja jonka tehtävänä on toimeenpanna tutkimuksia selvyyden saamiseksi siitä, onko tämän säännön 1 kappaleen mukainen katsastus tarpeellinen. Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa, aluksen päällikön tai omistajan on viipymättä ilmoitettava asiasta myös satamavaltion asianomaisille viranomaisille ja

of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a 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. When applicable, the Government of the port State concerned shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the nearest appropriate repair yard available without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

2.6 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.

3.1 The condition of the ship and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present Convention to ensure that the ship in all respects will remain fit to proceed to sea without presenting an unreasonable threat of harm to the marine environment.

3.2 After any survey of the ship required under paragraph 1 of this regulation has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, systems, fittings, arrangements or material covered by the survey, without the sanction of the Administration, except the direct replacement of such equipment and fittings.

3.3 Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered which substantially affects the integrity of the ship or 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, the recognized organization or the nominated surveyor responsible for issuing the relevant Certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey as required by paragraph 1 of this regulation is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized

nimitetyn katsastajan tai hyväksytyn laitoksen on varmistauduttava siitä, että tällainen ilmoitus on tehty.

9 sääntö

Todistuskirjan antaminen tai merkitseminen

1 Haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen irtolastina tarkoitetulle alukselle, joka tekee matkoja muiden sopimuspuolten lainkäyttövallassa oleviin satamiin tai terminaaleihin, on annettava kansainvälinen todistuskirja irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä tämän liitteen 8 säännön määräysten mukaisesti perus tai uusintakatsastuksen jälkeen.

2 Hallinnon tai sen asianmukaisesti valtuuttaman henkilön tai laitoksen tulee antaa tämä todistuskirja. Joka tapauksessa hallinto on täysin vastuussa todistuskirjasta.

3.1 Tämän yleissopimuksen sopimuspuolen hallitus voi hallinnon pyynnöstä katsastuttaa aluksen ja todettuaan, että tämän liitteen määräyksiä noudatetaan, antaa tai valtuuttaa antamaan alukselle todistuskirja irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä tämän liitteen mukaisesti.

3.2 Jäljennös todistuskirjasta ja katsastusraportista on toimitettava niin pian kuin mahdollista pyytäneelle hallinnolle.

3.3 Näin annetussa todistuskirjassa tulee olla maininta siitä, että se on annettu hallinnon pyynnöstä. Sillä tulee olla sama pätevyys kuin tämän säännön 1 kappaleen perusteella annetulla todistuskirjalla, ja se on tunnustettava tällaisen todistuskirjan arvoiseksi.

3.4 Todistuskirjaa irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä ei tule antaa alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, jonka hallitus ei ole sopimuspuoli.

4 Irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan todistuskirjan kaavan

organization shall ascertain that such report has been made.”

Regulation 9

Issue or endorsement of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 8 of this Annex, to any ship intended to carry Noxious Liquid Substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.

2 Such Certificate shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the Certificate.

3.1 The Government of a Party to the Convention 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 International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate on the ship, in accordance with this Annex.

3.2 A copy of the Certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3.3 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 the Certificate issued under paragraph 1 of this regulation.

3.4 No International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued to a ship, which is entitled to fly the flag of a State which is not a party.

4 The International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be drawn up in

tulee olla tämän liitteen 3 lisäyksessä annetun mallin mukainen, ja todistuskirja on laadittava ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos todistuskirjaan tehdään merkintöjä myös sen maan virallisella kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, niillä on etusija riita ja tulkintatilanteissa.

10 sääntö

Todistuskirjan voimassaoloaika ja pätevyys

1 Kansainvälinen todistuskirja irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annetaan hallinnon määräämäksi ajaksi, joka ei saa olla viittä vuotta pitempi.

2.1 Tämän säännön 1 kappaleen vaatimuksista huolimatta, kun uusintakatsastus on toimitettu kolmen kuukauden kuluessa ennen voimassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymispäivää, uuden todistuskirjan on oltava voimassa uusintakatsastuspäivästä alkaen korkeintaan viiden vuoden ajan, joka lasketaan voimassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymispäivästä lukien.

2.2 Milloin uusintakatsastus toimitetaan voimassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymispäivän jälkeen, uuden todistuskirjan on oltava voimassa uusintakatsastuksen toimittamispäivästä alkaen korkeintaan viiden vuoden ajan, joka lasketaan voimassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymispäivästä lukien.

2.3 Milloin uusintakatsastus toimitetaan enemmän kuin kolme kuukautta ennen voimassa olevan todistuskirjan voimassaoloajan päättymispäivää, uuden todistuskirjan on oltava voimassa uusintakatsastuksen toimittamispäivästä alkaen korkeintaan viiden vuoden ajan uusintakatsauksen toimittamispäivästä lukien.

3 Jos todistuskirja annetaan alle viideksi vuodeksi, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloaikaa yli sen voimassaoloajan päättymispäivän korkeintaan tämän säännön 1 kappaleessa säädetyn enimmäisajan edellyttäen, että tämän liitteen 8 säännön 1 kappaleen 3 ja 4 kohdassa tarkoitetut katsastukset, jotka tulee tehdä todistuskirjaa viiden vuoden ajaksi annettaessa, toimitetaan asianmukaisesti.

the form corresponding to the model given in appendix 3 to this Annex and shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

Regulation 10

Duration and validity of Certificate

1 An International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk shall be issued for a period specified by the Administration which shall not exceed 5 years.

2.1 Notwithstanding the requirements of paragraph 1 of this regulation, when the renewal survey is completed within 3 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 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.2 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 5 years from the date of expiry of the existing Certificate.

2.3 When the renewal survey is completed more than 3 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 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3 If a Certificate is issued for a period of less than 5 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 regulation 8.1.3 and 8.1.4 of this Annex applicable when a Certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4 Jos uusintakatsastus on toimitettu eikä uutta todistuskirjaa voida antaa tai sijoittaa alukseen ennen voimassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivää, hallinnon valtuuttama henkilö tai laitos voi tehdä merkintöjä olemassa olevaan todistuskirjaan, ja kyseinen todistuskirja on hyväksyttävä päteväksi korkeintaan viiden kuukauden ajan voimassaoloajan päättymispäivästä.

5 Jos alus ei todistuskirjan voimassaolon päättyessä ole sellaisessa satamassa, jossa se on tarkoitus katsastaa, hallinto voi jatkaa todistuskirjan voimassaoloaikaa, mutta tällainen jatkoaika tulee myöntää vain, jotta alus voi päättää matkansa sellaiseen satamaan, jossa se on tarkoitus katsastaa, ja vain tapauksissa, joissa näyttää olevan asianmukaista tehdä niin. Todistuskirjojen voimassaoloaikaa voidaan jatkaa korkeintaan kolmella kuukaudella, eikä sellaista alusta, jolle on annettu lisäaikaa, saa sen saapuessa siihen satamaan, jossa se on tarkoitus katsastaa, oikeuttaa tämän lisäajan perusteella lähtemään kyseisestä satamasta ilman uutta todistuskirjaa. Kun uusintakatsastus on toimitettu, uuden todistuskirjan on oltava voimassa korkeintaan viiden vuoden ajan nykyisen todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä ennen lisäajan myöntämistä.

6 Hallinto voi jatkaa lyhyitä matkoja tekevälle alukselle annetun todistuskirjan, jonka voimassaoloaikaa ei ole jatkettu tämän säännön edellä olevien määräysten mukaisesti, enintään yhdellä kuukaudella siinä mainitusta voimassaolon päättymispäivästä luettuna. Kun uusintakatsastus on toimitettu, uuden todistuskirjan tulee olla voimassa enintään viiden vuoden ajan ennen lisäajan myöntämistä olemassa olleen todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä luettuna.

7 Hallinnon määrittelemien erityisolosuhteiden vallitessa uutta todistuskirjaa ei tarvitse päivätä olemassa olevan todistuskirjan voimassaolon päättymispäivästä lähtien, kuten tämän säännön 2 kappaleen 2 kohdan 5 tai 6 alakohdassa edellytetään. Näiden erityisolosuhteiden vallitessa uuden todistuskirjan tulee olla voimassa enintään viiden vuoden ajan uusintakatsastusten toimittamispäivästä luettuna.

8 Jos vuosi tai välikatsastus toimitetaan ennen tämän liitteen 8 säännössä määritettyä ai-

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 which shall not exceed 5 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 Certificates shall be extended for a period longer than 3 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 5 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 which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 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 2.2, 5 or 6 of this regulation. In these special circumstances, the new Certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8 If an annual or intermediate survey is completed before the period specified in re-

kaa:

.1 todistuskirjassa näkyvä vuosipäivä muutetaan merkinnällä päivämääräksi, joka saa olla korkeintaan kolme kuukautta katsastuksen toimittamispäivästä;

.2 seuraava tämän liitteen 8 säännön edellyttämä vuosi tai välikatsastus tulee toimittaa kyseisessä säännössä määrätyin väliajoin uutta vuosipäivää käyttäen;

.3 voimassaolon päättymispäivä voidaan jättää muuttamatta edellyttäen, että ainakin yksi asianmukainen vuosi tai välikatsastus toimitetaan niin, etteivät tämän liitteen 8 säännössä määrättyjen katsastusten väliajat ylity.

9 Tämän liitteen 9 säännön perusteella annetun todistuskirjan voimassaolo päättyy missä tahansa seuraavista tilanteista:

.1 jos tarkastuksia ja katsastuksia ei toimiteta tämän liitteen 8 säännön 1 kappaleessa selostettujen ajanjaksojen aikana;

.2 jos todistuskirjaan ei ole tehty tämän liitteen 8 säännön 1 kappaleen 3 tai 4 kohdan mukaista merkintää;

.3 alus siirtyy toisen valtion lipun alle. Uusi todistuskirja tulee antaa vain, jos uuden todistuskirjan antava hallitus on täysin vakuuttunut siitä, että alus täyttää tämän liitteen 8 säännön 3 kappaleen 1 ja 2 kohdan vaatimukset. Jos kyse on siirrosta sopimuspuolten välillä ja jos pyyntö esitetään kolmen kuukauden kuluessa siirrosta, on sen sopimuspuolen hallituksen, jonka lippua alus oli aiemmin virallisesti oikeutettu käyttämään, mahdollisimman pian toimitettava hallinnolle aluksessa ennen siirtoa olleet todistuskirjan sekä asiaankuuluvien katsastusraportin jäljennökset, jos ne ovat saatavilla.

gulation 8 of this Annex, then:

.1 the anniversary date shown on the Certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

.2 the subsequent annual or intermediate survey required by regulation 8 of this Annex shall be completed at the intervals prescribed by that regulation using the new anniversary date;

.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 8 of this Annex are not exceeded.

9 A Certificate issued under regulation 9 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 8.1 of this Annex;

.2 if the Certificate is not endorsed in accordance with regulation 8.1.3 or 8.1.4 of this Annex;

.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 8.3.1 and 8.3.2 of this Annex. In the case of a transfer between Parties, if requested within 3 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.

4 LUKU – SUUNNITTELU, RAKENTAMINEN, YLEINEN JÄRJESTELY JA VARUSTUS

CHAPTER 4 – DESIGN, CONSTRUCTION, ARRANGEMENT AND EQUIPMENT

11 sääntö

Suunnittelu, rakentaminen, varustus ja käyttö

Regulation 11

Design, construction, equipment and operations

1 Kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 17 luvussa määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettamaan sertifioitujen alusten suunnittelun, rakentamisen, varustuksen ja käytön on kyseisten aineiden valvomattoman mereen tyhjentämisen minimoimiseksi oltava seuraavien määräysten mukaista:

.1 kansainvälinen kemikaalialussäännöstö, jos kemikaalisäiliöalus on rakennettu 1 heinäkuuta 1986 tai sen jälkeen; tai

.2 mainittu kemikaalialussäännöstö siten kuin siihen viitataan kyseisen säännöstön 1 kappaleen 7 kohdan 2 alakohdassa :

.1 niiden alusten kohdalla, joiden rakennussopimus on tehty 2 päivänä marraskuuta 1973 tai sen jälkeen mutta jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 1986 ja jotka tekevät matkoja muiden sopimuspuolten toimivallan alaisiin satamiin tai terminaaleihin; ja

.2 niiden 1 päivänä heinäkuuta 1983 tai sen jälkeen mutta ennen 1 päivää heinäkuuta 1986 rakennettujen alusten kohdalla, jotka tekevät yksinomaan matkoja sen valtion satamien tai terminaalien välillä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään.

.3 kemikaalialussäännöstö siten kuin siihen viitataan kyseisen säännöstön 1 säännön 7 kappaleen 3 kohdassa:

.1 niiden alusten kohdalla, joiden rakennussopimus on tehty ennen 2 päivänä marraskuuta 1973 ja jotka tekevät matkoja muiden sopimuspuolten toimivallan alaisiin satamiin tai terminaaleihin; ja

.2 niiden ennen 1 päivää heinäkuuta 1983 rakennettujen alusten kohdalla, jotka tekevät yksinomaan matkoja sen valtion satamien tai terminaalien välillä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään.

2 Niiden alusten kohdalla, jotka eivät ole kansainvälisen kemikaalialussäännöstön 17 luvussa määriteltyjä haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettamaan sertifioituja kemikaalisäiliöaluksia eivätkä nesteytettyä kaasua kuljettavia aluksia, hallinnon on määritettävä asianmukaiset toimenpiteet järjestön kehittämien ohjeiden[54] perusteella varmistaakseen, että määräykset ovat sellaisia, että ne minimoivat kyseisten aineiden valvomattoman tyhjentämisen mereen.

1 The design, construction, equipment and operation of ships certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, shall be in compliance with the following provisions to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances:

.1 the International Bulk Chemical Code when the chemical tanker is constructed on or after 1 July 1986; or

.2 the Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.2 of that Code for:

.1 ships for which the building contract is placed on or after 2 November 1973 but constructed before 1 July 1986, and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and

.2 ships constructed on or after 1 July 1983 but before 1 July 1986, which are engaged solely on voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

.3 The Bulk Chemical Code as referred to in paragraph 1.7.3 of that Code for:

.1 ships for which the building contract is placed before 2 November 1973 and which are engaged on voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the Convention; and

.2 ships constructed before 1 July 1983, which are solely engaged on, voyages between ports or terminals within the State the flag of which the ship is entitled to fly.

2 In respect of ships other than chemical tankers or liquefied gas carriers certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk identified in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code, the Administration shall establish appropriate measures based on the Guidelines developed by the Organization in order to ensure that the provisions shall be such as to minimize the uncontrolled discharge into the sea of such substances.

12 sääntö

Pumppaus, putkisto ja purkamisjärjestelyt sekä jätesäiliöt

1 Jokaisessa ennen 1 päivänä heinäkuuta 1986 rakennetussa aluksessa tulee olla pumppaus ja putkistojärjestely sen varmistamiseksi, ettei yhdessäkään luokan X tai Y aineiden kuljettamiseen sertifioidussa säiliössä tai sen putkistossa ole yli 300 litraa jätettä eikä yhdessäkään luokan Z aineiden kuljettamiseen sertifioidussa säiliössä tai sen putkistossa ole yli 900 litraa jätettä. Suorituskykytesti tulee suorittaa tämän liitteen 5 lisäyksen mukaisesti.

2 Jokaisessa 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai sen jälkeen mutta ennen 1 päivänä tammikuuta 2007 rakennetussa aluksessa tulee olla pumppaus ja putkistojärjestely sen varmistamiseksi, ettei yhdessäkään luokan X tai Y aineiden kuljettamiseen sertifioidussa säiliössä tai sen putkistossa ole yli 100 litraa jätettä eikä yhdessäkään luokan Z aineiden kuljettamiseen sertifioidussa säiliössä tai sen putkistossa ole yli 300 litraa jätettä. Suorituskykytesti tulee suorittaa tämän liitteen 5 lisäyksen mukaisesti.

3 Jokaisessa 1 päivänä tammikuuta 2007 tai sen jälkeen rakennettavassa aluksessa tulee olla pumppaus ja putkistojärjestely sen varmistamiseksi, ettei yhdessäkään luokan X, Y tai Z aineiden kuljettamiseen sertifioidussa säiliössä tai sen putkistossa ole yli 75 litraa jätettä. Suorituskykytesti tulee suorittaa tämän liitteen 5 lisäyksen mukaisesti.

4 Niihin ennen 1 tammikuuta 2007 rakennettuihin aluksiin, jotka eivät ole kemikaalisäiliöaluksia ja jotka eivät täytä tämän säännön 1 ja 2 kappaleessa tarkoitettuja luokan Z aineita koskeviin pumppaus ja putkistojärjestelyihin liittyviä vaatimuksia, ei sovelleta määrävaatimuksia. Alus katsotaan sääntöjen mukaiseksi, jos säiliö tyhjennetään siinä määrin kuin käytännössä on mahdollista.

5 Hallinnon tulee hyväksyä tämän säännön 1, 2 ja 3 kappaleessa mainittu pumppauksen

Regulation 12

Pumping, piping, unloading arrangements and slop tanks

1 Every ship constructed before 1 July 1986 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 900 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

2 Every ship constructed on or after 1 July 1986 but before 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X or Y does not retain a quantity of residue in excess of 100 litres in the tank and its associated piping and that each tank certified for the carriage of substances in Category Z does not retain a quantity of residue in excess of 300 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

3 Every ship constructed on or after 1 January 2007 shall be provided with a pumping and piping arrangement to ensure that each tank certified for the carriage of substances in Category X, Y or Z does not retain a quantity of residue in excess of 75 litres in the tank and its associated piping. A performance test shall be carried out in accordance with appendix 5 of this Annex.

4 For a ship other than a chemical tanker constructed before 1 January 2007 which cannot meet the requirements for the pumping and piping arrangements for substances in Category Z referred to in paragraphs 1 and 2 of this regulation no quantity requirement shall apply. Compliance is deemed to be reached if the tank is emptied to the most practicable extent.

5 Pumping performance tests referred to in paragraphs 1, 2 and 3 of this regulation shall

suorituskykytesti. Suorituskykytesteissä käytetään testivälineenä vettä.

6 Luokkien X, Y ja Z aineiden kuljettamiseen sertifioiduissa aluksissa tulee olla vähintään yksi vedenalainen tyhjennysaukko.

7 Tämän säännön 6 kappaleessa vaadittava vedenalainen tyhjennysaukko ei ole pakollinen ennen 1 päivänä tammikuuta 2007 rakennetuissa luokan Z aineita kuljettamaan sertifioiduissa aluksissa.

8 Vedenalainen tyhjennysaukko (tai aukot) tulee sijoittaa lastialueelle kuvun taipeen lähelle ja järjestää niin, ettei jäte/vesiseosta palaudu alukseen meriveden ottoaukkojen kautta.

9 Vedenalaisen tyhjennysaukkojärjestelyn on oltava sellainen, ettei mereen tyhjennetty jäte/vesiseos kulkeudu aluksen rajakerroksen kautta. Aluksen ulkoseinään normaalisti tehtävän tyhjennysaukon vähimmäisläpimitta määritellään seuraavan yhtälön avulla:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

jossa:

d = tyhjennysaukon vähimmäisläpimitta (m)

L_d = keulapystysuoran ja tyhjennysaukon välimatka (m)

Q_d = valittu enimmäismäärä, jolla alus voi tyhjentää jäte/vesiseosta aukosta (m3/h).

10 Kun tyhjennys suunnataan tietyssä kulmassa aluksen laidoituksesta, edellä mainittuja suhteita muutetaan korvaamalla Qd sillä Qd:n osalla, joka on aluksen laidoitukselle normaali.

11 *Jätesäiliöt*

Vaikka tässä liitteessä ei vaaditakaan erityisten jätesäiliöiden asentamista, tietyissä puhdistustoimenpiteissä voidaan tarvita jätesäiliöitä. Lastisäiliöitä voi käyttää jätesäiliöinä.

be approved by the Administration. Pumping performance tests shall use water as the test medium.

6 Ships certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have an underwater discharge outlet (or outlets).

7 For ships constructed before 1 January 2007 and certified to carry substances in Category Z an underwater discharge outlet as required under paragraph 6 of this regulation is not mandatory.

8 The underwater discharge outlet (or outlets) shall be located within the cargo area in the vicinity of the turn of the bilge and shall be so arranged as to avoid the re-intake of residue/water mixtures by the ship's seawater intakes.

9 The underwater discharge outlet arrangement shall be such that the residue/water mixture discharged into the sea will not pass through the ship's boundary layer. To this end, when the discharge is made normal to the ship's shell plating, the minimum diameter of the discharge outlet is governed by the following equation:

$$d = \frac{Q_d}{5L_d}$$

where:

d = minimum diameter of the discharge outlet (m)

L_d = distance from the forward perpendicular to the discharge outlet (m)

Q_d = the maximum rate selected at which the ship may discharge a residue/water mixture through the outlet (m^3/h).

10 When the discharge is directed at an angle to the ship's shell plating, the above relationship shall be modified by substituting for Q_d the component of Q_d which is normal to the ship's shell plating.

11 *Slop tanks*

Although this Annex does not require the fitting of dedicated slop tanks, slop tanks may be needed for certain washing procedures. Cargo tanks may be used as slop tanks.

5 LUKU – HAITALLISTEN NESTEMÄISTEN AINEIDEN TOIMINNALLINEN TYHJENTÄMINEN

13 sääntö

Haitallisten nestemäisten aineiden jätteiden tyhjentämisen valvonta

Ellei tämän liitteen 3 säännön määräyksistä muuta johdu, haitallisten nestemäisten aineiden tai painolastiveden, säiliöiden puhdistusveden tai muiden kyseisiä aineita sisältävien seosten jätteiden tyhjentämisen valvonnassa tulee noudattaa seuraavia vaatimuksia.

1 ***Tyhjentämismääräykset***

1.1 Luokkien X, Y tai Z aineiden tai sellaisiksi alustavasti arvioitujen aineiden tai painolastiveden, säiliöiden puhdistusveden tai muiden kyseisiä aineita sisältävien seosten jätteiden tyhjentäminen mereen on kiellettyä, ellei niitä tyhjennetä täysin tämän liitteen asiassa sovellettavien toimintavaatimusten mukaisesti.

1.2 Ennen tämän säännön mukaisen esipesun tai tyhjentämisen suorittamista asiaankuuluvasta säiliöstä tulee tyhjentää enimmäismäärän saakka ohjekirjassa selostettujen menettelytapojen mukaisesti.

1.3 Niiden aineiden kuljettaminen, joita ei ole luokiteltu, alustavasti luokiteltu tai arvioitu tämän liitteen 6 säännön mukaisesti, tai kyseisiä jätteitä sisältävien painolastivesien, säiliöiden puhdistusvesien tai muiden seosten kuljettaminen sekä mahdollinen tästä seuraava kyseisten aineiden tyhjentäminen mereen on kiellettyä.

2 ***Tyhjentämisnormit***

2.1 Milloin tämän säännön määräykset sallivat luokkien X, Y tai Z aineiden tai sellaisiksi alustavasti arvioitujen aineiden, kuten painolastiveden, säiliöiden puhdistusveden tai muiden kyseisiä aineita sisältävien seosten, jätteiden tyhjentämisen mereen, tyhjentämiseen sovelletaan seuraavia normeja:

.1 omalla käyttövoimallaan kulkeva alus kulkee reitillään vähintään 7 solmun nopeudella, tai jos kyseessä on alus, jolla ei ole omaa käyttövoimaa, vähintään 4 solmun nopeudella;

CHAPTER 5 - OPERATIONAL DISCHARGES OF RESIDUES OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

Regulation 13

Control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances

Subject to the provisions of regulation 3 of this Annex the control of discharges of residues of Noxious Liquid Substances or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be in compliance with the following requirements.

1 ***Discharge provisions***

1.1 The discharge into the sea of residues of substances assigned to Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances shall be prohibited unless such discharges are made in full compliance with the applicable operational requirements contained in this Annex.

1.2 Before any prewash or discharge procedure is carried out in accordance with this regulation, the relevant tank shall be emptied to the maximum extent in accordance with the procedures prescribed in the Manual.

1.3 The carriage of substances which have not been categorized, provisionally assessed or evaluated as referred to in regulation 6 of this Annex or of ballast water, tank washings or other mixtures containing such residues shall be prohibited along with any consequential discharge of such substances into the sea.

2 ***Discharge standards***

2.1 Where the provisions in this regulation allow the discharge into the sea of residues of substances in Category X, Y or Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances the following discharge standards shall apply:

.1 the ship is proceeding en route at a speed of at least 7 knots in the case of self-propelled ships or at least 4 knots in the case of ships which are not self-propelled;

.2 tyhjennys suoritetaan vedenalaisesta tyhjennysaukosta tai vedenalaisista tyhjennysaukoista vesiviivan alapuolelle ylittämättä sitä enimmäismäärää, jota varten vedenalainen tyhjennysaukko (vedenalaiset tyhjennysaukot) on suunniteltu; ja

.3 tyhjennys tapahtuu vähintään 12 meripeninkulmaa etäämpänä lähimmästä maasta sekä paikalla, jossa veden syvyys on vähintään 25 metriä.

2.2 Ennen 1 päivänä tammikuuta 2007 rakennettujen alusten kohdalla luokan Z aineiden jätteiden tai alustavasti sellaisiksi arvioitujen aineiden, kuten painolastiveden, säiliöiden puhdistusveden tai muiden kyseisiä aineita sisältävien seosten, tyhjentäminen mereen vesilinjan alapuolelta ei ole pakollista.

2.3 Hallinto voi myöntää poikkeusluvan 2 säännön 1 kappaleen 3 kohdan niistä luokan Z aineisiin liittyvistä vaatimuksista, jotka koskevat vähintään 12 meripeninkulman etäisyyttä lähimmästä maasta sellaisten alusten kohdalla, jota käytetään ainoastaan matkoihin sen valtion suvereniteetin tai lainkäyttövallan alaisilla vesillä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään. Lisäksi hallinto voi myöntää poikkeusluvan samasta vaatimuksesta, joka koskee tyhjennyksen tapahtumista vähintään 12 meripeninkulmaa etäämpänä lähimmästä maasta, sellaiselle kyseisen valtion lippua käyttämään oikeutetulle alukselle, jota käytetään matkoihin jonkin naapurivaltion suvereniteetin tai lainkäyttövallan alaisilla vesillä sen jälkeen, kun kahden rannikkovaltion välillä on kirjallisesti sovittu tällaisesta poikkeusluvasta edellyttäen, ettei tämä vaikuta mihinkään kolmanteen osapuoleen. Tällaisesta sopimuksesta on ilmoitettava järjestölle 30 päivän kuluessa, joka saattaa sen edelleen tiedoksi sopimusvaltioille ja mahdollisia toimenpiteitä varten.

3 ***Lastin jäännösten tuulettaminen***

Lastin jäännösten poistamiseen säiliöstä voidaan käyttää hallinnon hyväksymiä tuuletusmenetelmiä. Menetelmien tulee olla tämän liitteen 7 lisäyksen mukaisia. Kaikki säiliöön myöhemmin laskettava vesi katsotaan puhtaaksi, eikä siihen sovelleta tyhjennystä koskevia tämän liitteen vaatimuksia.

.2 the discharge is made below the waterline through the underwater discharge outlet(s) not exceeding the maximum rate for which the underwater discharge outlet(s) is (are) designed; and

.3 the discharge is made at a distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land in a depth of water of not less than 25 metres.

2.2 For ships constructed before 1 January 2007 the discharge into the sea of residues of substances in Category Z or of those provisionally assessed as such or ballast water, tank washings or other mixtures containing such substances below the waterline is not mandatory.

2.3 The Administration may waive the requirements of paragraph 2.1.3 for substances in Category Z, regarding the distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for 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. In addition, the Administration may waive the same requirement regarding the discharge distance of not less than 12 nautical miles from the nearest land for a particular ship entitled to fly the flag of their State, when engaged in voyages within waters subject to the sovereignty or jurisdiction of one adjacent state after the establishment of an agreement, in writing, of a waiver between the two coastal States involved provided that no third party will be affected. Information on such agreement shall be communicated to the Organization within 30 days for further circulation to the Parties to the Convention for their information and appropriate action if any.

3 ***Ventilation of cargo residues***

Ventilation procedures approved by the Administration may be used to remove cargo residues from a tank. Such procedures shall be in accordance with appendix 7 of this Annex. Any water subsequently introduced into the tank shall be regarded as clean and shall not be subject to the discharge requirements in this Annex.

4 ***Vapautus esipesusta***

Vastaanottavan sopimuspuolen hallitus voi aluksen päällikön pyynnöstä vapauttaa esipesusta, jos hallitus on saanut varmuuden siitä, että:

.1 tyhjennetty säiliö on tarkoitus täyttää samalla aineella tai toisella, edellisen aineen kanssa yhteensopivalla aineella, eikä säiliötä puhdisteta tai täytetä painolastivedellä ennen lastausta; tai

.2 tyhjennettyä säiliötä ei puhdisteta eikä täytetä painolastivedellä merellä. Tämän säännön asiassa sovellettavan kappaleen mukainen esipesu on tehtävä jossakin toisessa satamassa edellyttäen, että on kirjallisesti vahvistettu, että kyseisessä satamassa on käytettävissä vastaanottolaitteisto ja että kyseinen laitos on tämän tarkoituksen mukainen; tai

.3 lastin jäännökset poistetaan hallinnon tämän liitteen 7 lisäyksen mukaisesti hyväksymällä tuuletusmenetelmällä.

5 ***Puhdistusaineiden tai lisäaineiden käyttö***

5.1 Kun säiliön puhdistukseen käytetään muuta pesuainetta kuin vettä, kuten mineraaliöljyä tai kloorattua liuotinta, säiliö tulee tyhjentää joko I tai II liitteen niiden määräysten mukaisesti, joita sovellettaisiin käytettyyn välineeseen, jos sitä olisi kuljetettu rahtina. Ne säiliöiden pesumenetelmät, joissa tällaista välinettä käytetään, tulee määritellä ohjekirjassa, ja niiden on oltava hallinnon hyväksymiä.

5.2 Milloin veteen lisätään pieniä määriä puhdistavia lisäaineita (pesuaineita) helpottamaan säiliön pesua, ei ole sallittua käyttää mitään saastutusluokan X ainesosia sisältäviä lisäaineita luonnossa hajoavia lisäaineita lukuun ottamatta, joita saa kokonaispitoisuutena olla enintään 10 prosenttia puhdistavasta lisäaineesta. Edellisen lastin vuoksi säiliöön sovellettavien rajoitusten lisäksi ei sovelleta muita rajoituksia.

6 ***Luokan X jätteiden tyhjentäminen***

6.1 Ellei 1 kappaleen määräyksistä muuta johdu, sovelletaan seuraavia määräyksiä:

.1 Säiliö, josta on purettu luokkaan X kuuluvaa ainetta, tulee esipestä, ennen kuin alus lähtee purkusatamasta. Säiliöön jääneet jätteet

4 ***Exemption for a prewash***

On request of the ship's master an exemption for a prewash may be granted by the Government of the receiving Party, where it is satisfied that:

.1 the unloaded tank is to be reloaded with the same substance or another substance compatible with the previous one and that the tank will not be washed or ballasted prior to loading; or

.2 the unloaded tank is neither washed nor ballasted at sea. The prewash in accordance with the applicable paragraph of this regulation shall be carried out at another port provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose; or

.3 the cargo residues will be removed by a ventilation procedure approved by the Administration in accordance with appendix 7 of this Annex.

5 ***The use of cleaning agents or additives***

5.1 When a washing medium other than water, such as mineral oil or chlorinated solvent, is used instead of water to wash a tank, its discharge shall be governed by the provisions of either Annex I or Annex II, which would apply to the medium had it been carried as cargo. Tank washing procedures involving the use of such a medium shall be set out in the Manual and be approved by the Administration.

5.2 When small amounts of cleaning additives (detergent products) are added to water in order to facilitate tank washing, no additives containing Pollution Category X components shall be used except those components that are readily biodegradable and present in a total concentration of less than 10% of the cleaning additive. No restrictions additional to those applicable to the tank due to the previous cargo shall apply.

6 ***Discharge of residues of Category X***

6.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

.1 A tank from which a substance in Category X has been unloaded, shall be prewashed before the ship leaves the port of

tyhjennetään vastaanottolaitteistoon, kunnes aineen pitoisuus kyseiseen laitteistoon tyhjennettävässä poistovedessä on katsastajan poistovedestä ottamien näytteiden analyysin mukaan korkeintaan 0,1 painoprosenttia. Kun vaadittu pitoisuustaso on saavutettu, jäljellä olevat säiliön pesuvedet tyhjennetään vastaanottolaitteistoon, kunnes säiliö on tyhjä. Katsastajan tulee tehdä lastipäiväkirjaan näistä toimenpiteistä asianmukaiset 16 säännön 1 kappaleessa mainitut merkinnät ja varmentaa ne.

.2 Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää mereen 13 säännön 2 kappaleen tyhjentämistä koskevien normien mukaisesti.

.3 Milloin vastaanottavan sopimuspuolen hallitus katsoo, ettei poistoveden ainepitoisuutta ole käytännössä mahdollista mitata aiheuttamatta alukselle kohtuutonta viivästystä, kyseinen sopimuspuoli voi hyväksyä vaihtoehtoisen toimintatavan vastaavaksi 13 säännön 6 kappaleen 1 kohdan 1 alakohdassa vaaditun pitoisuuden saavuttamiseksi edellyttäen, että:

.1 säiliö esipestään hallinnon tämän liitteen 6 lisäyksen mukaisesti hyväksymällä tavalla; ja

.2 lastipäiväkirjaan tehdään näistä toimenpiteistä asianmukaiset 16 säännön 1 kappaleessa tarkoitetut katsastajan merkinnät.

7 ***Luokkien Y ja Z jätteiden tyhjentäminen***

7.1 Ellei 1 kappaleen määräyksistä muuta johdu, sovelletaan seuraavia määräyksiä:

.1 Luokkien Y ja Z aineiden jätteiden tyhjentämismenettelyihin sovelletaan 13 säännön 2 kappaleen tyhjentämistä koskevia normeja.

.2 Ellei luokan Y tai Z ainetta pureta ohjekirjan mukaisesti, esipesu tehdään ennen aluksen lähtöä purkusatamasta, ellei katsastajan vaatimiin, tämän liitteen 16 säännön 1 kappaleessa mainittuihin vaihtoehtoisiin toimenpiteisiin ryhdytä tässä liitteessä eriteltyjen jätemäärien poistamiseksi alukselta. Näin syntyvät säiliöiden pesuvedet tulee tyhjentää vastaanottolaitteistoon sellaisessa purkusatamassa tai muussa satamassa, jossa on sopiva

unloading. The resulting residues shall be discharged to a reception facility until the concentration of the substance in the effluent to such facility, as indicated by analyses of samples of the effluent taken by the surveyor, is at or below 0.1% by weight. When the required concentration level has been achieved, remaining tank washings shall continue to be discharged to the reception facility until the tank is empty. Appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.

.2 Any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.

.3 Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept an alternative procedure as being equivalent to obtain the required concentration in regulation 13.6.1.1 provided that:

.1 the tank is prewashed in accordance with a procedure approved by the Administration in compliance with appendix 6 of this Annex; and

.2 appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to in regulation 16.1.

7 ***Discharge of residues of Category Y and Z***

7.1 Subject to the provision of paragraph 1, the following provisions shall apply:

.1 With respect to the residue discharge procedures for substances in Category Y or Z the discharge standards in regulation 13.2 shall apply.

.2 If the unloading of a substance of Category Y or Z is not carried out in accordance with the Manual, a prewash shall be carried out before the ship leaves the port of unloading, unless alternative measures are taken to the satisfaction of the surveyor referred to in regulation 16. 1 of this Annex to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in this Annex. The resulting tank washings of the prewash shall be discharged

vastaanottolaitteisto, edellyttäen, että kirjallisesti on vahvistettu, että kyseisessä satamassa on käytettävissä tähän tarkoitukseen soveltuva vastaanottolaitteisto.

.3 Luokan Y korkean viskositeetin tai jähmettyviin aineisiin sovelletaan seuraavaa:

.1 6 lisäyksessä eritelty esipesumenetelmä toteutetaan;
.2 esipesun aikana syntynyttä jäte/vesiseosta tyhjennetään vastaanottolaitteistoon, kunnes säiliö on tyhjä; ja
.3 säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää mereen 13 säännön 2 kappaleen tyhjentämistä koskevien normien mukaisesti.

7.2 Painolastin ottamiseen ja poistamiseen liittyvät toiminnalliset vaatimukset

7.2.1 Purkamisen jälkeen ja tarvittaessa esipesun jälkeen lastisäiliöön voidaan ottaa painolastia. Kyseisen painolastin tyhjentämisessä käytettävistä menettelyistä määrätään 13 säännön 2 kappaleessa.

7.2.2 Lastisäiliöön, joka on pesty siten, että painolastissa on vähemmän kuin 1 ppm aiemmin kuljetettua ainetta, otettu painolasti voidaan tyhjentää mereen tyhjennyksen nopeudesta, aluksen nopeudesta ja tyhjennyspaikasta riippumatta edellyttäen, että alus on vähintään 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta ja että veden syvyys on vähintään 25 metriä. Vaadittu puhtaustaso on saavutettu, kun 6 lisäyksessä eritelty esipesu on tehty ja kun säiliö on tämän jälkeen pesty toteuttamalla yksi ennen 1 heinäkuuta 1994 rakennetuille aluksille tarkoitetun puhdistuslaitteen kokonainen pesujakso tai kun veden määrä on vähintään yhtä suuri kuin k:n arvolla 1,0 laskettu veden määrä.

7.2.3 Tämän liitteen vaatimukset eivät koske puhtaan tai erillisen painolastin tyhjentämistä mereen.

8 ***Tyhjentäminen Etelämantereen alueella***

8.1 Etelämantereen alue tarkoittaa merialuetta 60. eteläiseltä leveyspiiriltä etelään.

8.2 Haitallisten nestemäisten aineiden tai kyseisiä aineita sisältävien seosten tyhjentäminen mereen Etelämantereen alueella on kielletty.

to a reception facility at the port of unloading or another port with a suitable reception facility provided that it has been confirmed in writing that a reception facility at that port is available and is adequate for such a purpose.

.3 For High-Viscosity or Solidifying Substances in Category Y the following shall apply:

.1 a prewash procedure as specified in appendix 6 shall be applied;
.2 the residue/water mixture generated during the prewash shall be discharged to a reception facility until the tank is empty; and
.3 any water subsequently introduced into the tank may be discharged into the sea in accordance with the discharge standards in regulation 13.2.

7.2 Operational requirements for ballasting and deballasting

7.2.1 After unloading, and, if required, after a prewash, a cargo tank may be ballasted. Procedures for the discharge of such ballast are set out in regulation 13.2.

7.2.2 Ballast introduced into a cargo tank which has been washed to such an extent that the ballast contains less than 1 ppm of the substance previously carried, may be discharged into the sea without regard to the discharge rate, ship's speed and discharge outlet location, provided that the ship is not less than 12 miles from the nearest land and in water that is not less than 25 metres deep. The required degree of cleanliness has been achieved when a prewash as specified in appendix 6 has been carried out and the tank has been subsequently washed with a complete cycle of the cleaning machine for ships built before 1 July 1994 or with a water quantity not less than that calculated with k=1.0.

7.2.3 The discharge into the sea of clean or segregated ballast shall not be subject to the requirements of this Annex.

8 ***Discharges in the Antarctic Area***

8.1 *Antarctic Area* means the sea area south of latitude 60°S.

8.2 In the Antarctic area any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.

14 sääntö

Menettelytapaohjekirja

1 Jokaisessa luokan X, Y tai Z aineiden kuljettamiseen sertifioidussa aluksessa on oltava hallinnon hyväksymä ohjekirja, jonka on oltava tämän liitteen 4 lisäyksen normitetun kaavan mukainen. Jos alus tekee kansainvälisiä matkoja, joilla käytettävä kieli ei ole englanti, ranska tai espanja, tekstiin on sisällyttävä käännös yhdelle näistä kielistä.

2 Ohjekirjan päätarkoituksena on määritellä aluksen päällystöä varten ne lastin käsittelyyn, säiliöiden puhdistukseen, jäteöljyn käsittelyyn sekä lastisäiliöiden painolastin ottamiseen ja tyhjentämiseen liittyvät suoritustavat, joita tämän liitteen vaatimusten noudattamiseksi on seurattava.

Regulation 14

Procedures and Arrangements Manual

1 Every ship certified to carry substances of Category X, Y or Z shall have on board a Manual approved by the Administration. The Manual shall have a standard format in compliance with appendix 4 to this Annex. In the case of a ship engaged in international voyages on which the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

2 The main purpose of the Manual is to identify for the ship's officers the physical arrangements and all the operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling and cargo tank ballasting and deballasting which must be followed in order to comply with the requirements of this Annex.

15 sääntö

Lastipäiväkirja

1 Jokaisessa aluksessa, johon tätä liitettä sovelletaan, tulee olla joko aluksen virallisen lokikirjan osana tai muuten tämän liitteen 2 lisäyksen mallin mukainen lastipäiväkirja.

2 Aina, kun jokin tämän liitteen 2 lisäyksessä mainittu toimenpide on saatettu loppuun, se on välittömästi merkittävä lastipäiväkirjaan.

3 Jos jokin tämän liitteen 3 säännön määräysten mukainen haitallisen nestemäisen aineen tai näitä aineita sisältävän seoksen tyhjennys tapahtuu vahingossa, lastipäiväkirjaan tulee tehdä merkintä, josta ilmenevät tyhjennyksen syy ja olosuhteet.

4 Jokaisen merkinnän tulee toimenpiteestä vastuussa olevan päällystöön kuuluvan henkilön tai henkilöiden allekirjoittaa, ja aluksen päällikön tulee allekirjoittaa jokainen sivu. Aluksilla, joilla on kansainvälinen irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden pilaantumisen todistuskirja tai tämän liit-

Regulation 15

Cargo record book

1 Every ship to which this Annex applies shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official logbook or otherwise, in the form specified in appendix 2 to this Annex.

2 After completion of any operation specified in appendix 2 to this Annex, the operation shall be promptly recorded in the Cargo Record Book.

3 In the event of an accidental discharge of a noxious liquid substance or a mixture containing such a substance or a discharge under the provisions of regulation 3 of this Annex, an entry shall be made in the Cargo Record Book stating the circumstances of, and the reason for, the discharge.

4 Each entry shall be signed by the officer or officers in charge of the operation concerned and each page shall be signed by the master of the ship. The entries in the Cargo Record Book, for ships holding an International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in

teen 7 säännössä tarkoitettu todistuskirja, merkintöjen tulee olla ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Merkinnät sen valtion virallisella kansallisella kielellä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, ovat ratkaisevia riidan tai eroavuuden sattuessa.

5 Lastipäiväkirja tulee pitää sellaisessa paikassa, josta se on helposti saatavissa tarkastusta varten ja, paitsi miehittämättömissä hinattavissa aluksissa, se tulee pitää aluksella. Lastipäiväkirja tulee säilyttää kolme vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä lukien.

6 Sopimuspuolen hallituksen toimivaltainen viranomainen voi tarkastaa jokaisen aluksen, johon tätä liitettä sovelletaan, lastipäiväkirjan aluksen ollessa sen satamassa ja voi ottaa jäljennöksen kaikista kirjan merkinnöistä ja vaatia aluksen päällikköä todistamaan jäljennöksen oikeaksi. Jokainen näin otettu ja päällikön oikeaksi todistama jäljennös aluksen lastipäiväkirjamerkinnästä tulee hyväksyä missä tahansa oikeuskäsittelyssä todistuskappaleeksi merkinnöissä mainituista asioista. Toimivaltaisen viranomaisen tämän kappaleen perusteella suorittama lastipäiväkirjan tarkastus ja oikeaksi todistetun jäljennöksen otto tulee suorittaa niin pian kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

Bulk or a certificate referred to in regulation 7 of this Annex shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag the ship is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

5 The Cargo Record Book shall be kept in such a place as to be readily available for inspection and, except in the case of unmanned ships under tow, shall be kept on board the ship. It shall be retained for a period of three years after the last entry has been made.

6 The competent authority of the Government of a Party may inspect the Cargo Record Book on board any ship to which this Annex applies while the ship is in its port, and may make a copy of any entry in that book and may require the master of the ship to certify that the copy is a true copy of such entry. Any copy so made which has been certified by the master of the ship as a true copy of an entry in the ship's Cargo Record Book shall be made admissible in any judicial proceedings as evidence of the facts stated in the entry. The inspection of a Cargo Record Book and the taking of a certified copy by the competent authority under this paragraph shall be performed as expeditiously as possible without causing the ship to be unduly delayed.

6 LUKU – SATAMAVALTIOIDEN VALVONTATOIMENPITEET

16 sääntö

Valvontatoimenpiteet

1 Sopimuspuolten hallitusten tulee nimittää tai valtuuttaa tarkastajia tämän säännön täytäntöön panemiseksi. Tarkastajien tulee huolehtia valvonnasta järjestön kehittämien valvontamenetelmien mukaisesti[55].

2 Kun sopimuspuolen nimittämä tai valtuuttama tarkastaja on todentanut, että toimenpide on toteutettu ohjekirjan vaatimusten mukaisesti, tai myöntänyt vapautuksen esipesusta, kyseinen tarkastajan tekee lastipäiväkirjaan asianmukaisen merkinnän.

CHAPTER 6 – MEASURES OF CONTROL BY PORT STATES

Regulation 16

Measures of control

1 The Government of each Party to the Convention shall appoint or authorize surveyors for the purpose of implementing this regulation. The surveyors shall execute control in accordance with control procedures developed by the Organization.

2 When a surveyor appointed or authorized by the Government of the Party to the Convention has verified that an operation has been carried out in accordance with the requirements of the Manual, or has granted an exemption for a prewash, then that surveyor

3 Haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettamaan sertifioidun aluksen päällikön tulee varmistaa, että 13 säännön ja tämän säännön määräyksiä on noudatettu ja että lastipäiväkirja on täytetty 15 säännön mukaisesti aina, kun kyseisessä säännössä tarkoitettuja toimenpiteitä tehdään.

4 Säiliö, jossa on kuljetettu luokkaan X kuuluvaa ainetta, tulee esipestä 13 säännön 6 kappaleen mukaisesti. Näistä toimenpiteistä tulee tehdä asianmukaiset merkinnät lastipäiväkirjaan, ja tämän säännön 1 kappaleessa tarkoitetun katsastajan tulee ne varmentaa.

5 Jos vastaanottajapuolen hallitus on todennut epäkäytännölliseksi mitata poistoveden ainepitoisuutta aiheuttamatta alukselle epäasianmukaista viivytystä, tämä sopimuspuoli voi hyväksyä 13 säännön 6 kappaleen 3 kohdassa tarkoitetun vaihtoehtoisen menettelytavan sillä ehdolla, että tämän säännön 1 kappaleessa tarkoitettu tarkastaja todistaa lastipäiväkirjassa, että:

.1 säiliö sekä sen pumppu ja putkistojärjestelmät on tyhjennetty; ja
.2 esipesu on suoritettu tämän liitteen 6 lisäyksen määräysten mukaisesti; ja

.3 tällaisessa esipesussa syntyneet säiliönpesuvedet on tyhjennetty vastaanottolaitteistoon ja säiliö on tyhjä.

6 Vastaanottavan sopimuspuolen hallitus voi aluksen päällikön pyynnöstä vapauttaa aluksen 13 säännön soveltuvissa kappaleissa mainituista esipesua koskevista vaatimuksista, kun jokin 13 säännön 4 kappaleen ehdoista täyttyy.

7 Vastaanottavan sopimuspuolen hallitus voi myöntää tämän säännön 6 kappaleessa tarkoitetun vapautuksen vain muiden sopimusvaltioiden lainkäyttövallan alaisiin satamiin tai terminaaleihin matkoja tekeville aluksille. Kun tällainen vapautus on myönnetty, tämän säännön 1 kappaleessa tarkoitetun tarkastajan tulee varmentaa lastipäiväkirjaan tehty asiaankuuluva merkintä.

8 Ellei purkua toteuteta hallintojen hyväk-

shall make an appropriate entry in the Cargo Record Book.

3 The master of a ship certified to carry Noxious Liquid Substances in bulk shall ensure that the provisions of regulation 13 and of this regulation have been complied with and that the Cargo Record Book is completed in accordance with regulation 15 whenever operations as referred to in that regulation take place.

4 A tank which has carried a Category X substance shall be prewashed in accordance with regulation 13.6. The appropriate entries of these operations shall be made in the Cargo Record Book and endorsed by the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation.

5 Where the Government of the receiving party is satisfied that it is impracticable to measure the concentration of the substance in the effluent without causing undue delay to the ship, that Party may accept the alternative procedure referred to in regulation 13.6.3 provided that the surveyor referred to under paragraph 1 of this regulation certifies in the Cargo Record Book that:

.1 the tank, its pump and piping systems have been emptied; and
.2 the prewash has been carried out in accordance with the provisions of appendix 6 of this Annex; and

.3 the tank washing resulting from such prewash have been discharged to a reception facility and the tank is empty.

6 At the request of the ship's master, the Government of the receiving Party may exempt the ship from the requirements for a prewash referred to in the applicable paragraphs of regulation 13, when one of the conditions of regulation 13.4 is met.

7 An exemption referred to in paragraph 6 of this regulation may only be granted by the Government of the receiving Party to a ship engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other States Parties to the present Convention. When such an exemption has been granted, the appropriate entry made in the Cargo Record Book shall be endorsed by the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation.

8 If the unloading is not carried out in ac-

symien ja tämän liitteen 5 lisäykseen perustuvien, säiliön pumppausta koskevien ehtojen mukaisesti, tämän säännön 1 kappaleessa tarkoitetun tarkastajan vaatimiin vaihtoehtoisiin toimenpiteisiin lastijäämien poistamiseksi aluksesta voidaan ryhtyä ottaen huomioon soveltuvin osin 12 säännössä mainitut määrät. Lastipäiväkirjaan tulee tehdä asianmukaiset merkinnät.

9 *Satamavaltion toiminnallisten vaatimusten valvonta*[56]

9.1 Aluksen on toisen sopimuspuolen satamassa alistuttava sellaisen sopimuspuolen asianmukaisesti valtuuttamien viranomaisten tarkastuksiin, jotka koskevat tämän liitteen mukaisia toiminnallisia vaatimuksia, milloin on selviä perusteita uskoa, että päällikkö tai miehistö eivät tunne olennaisia haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä aluksella suoritettavia menettelytapoja.

9.2 Tämän säännön 1 kappaleessa kuvatuissa tilanteissa sopimuspuolen on ryhdyttävä sellaisiin toimiin, joilla varmistetaan, että alus ei purjehdi, ennen kuin tilanne on korjattu tämän liitteen vaatimusten mukaisesti.

9.3 Tähän sääntöön sovelletaan tämän yleissopimuksen 5 artiklassa kuvattuja satamavaltion valvontaan liittyviä menettelyjä.

9.4 Minkään tässä säännössä ei saa tulkita rajoittavan sellaisen sopimuspuolen oikeuksia ja velvollisuuksia, joka valvoo tässä yleissopimuksessa nimenomaisesti määrättyjä toiminnallisia vaatimuksia.

cordance with the pumping conditions for the tank approved by the Administrations and based on appendix 5 of this Annex, alternative measures may be taken to the satisfaction of the surveyor referred to in paragraph 1 of this regulation to remove the cargo residues from the ship to quantities specified in regulation 12 as applicable. The appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book.

9 Port State control on operational requirements

9.1 A ship when in a port 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 pollution by Noxious Liquid Substances.

9.2 In the circumstances given in paragraph 9.1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

9.3 Procedures relating to the port State control prescribed in article 5 of the present Convention shall apply to this regulation.

9.4 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.

7 LUKU – HAITALLISISTA NESTEMÄISISTÄ AINEISTA JOHTUVAN YMPÄRISTÖVAHINGON AIHEUTTAMAN PILAANTUMISEN ESTÄMINEN

CHAPTER 7 – PREVENTION OF POLLUTION ARISING FROM AN INCIDENT INVOLVING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES

17 sääntö

Valmiussuunnitelma haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalta

1 Jokaisella aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 tonnia ja joka on sertifioitu

Regulation 17

Shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances

1 Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry Noxious Liquid Sub-

kuljettamaan haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina, on oltava hallinnon hyväksymä valmiussuunnitelma haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon varalta.

2 Kyseisen suunnitelman tulee perustua järjestön hyväksymiin ohjeisiin[57], ja ne on kirjoitettu päällikön ja päällystön ymmärtämällä työkielellä. Suunnitelman tulee sisältää ainakin:

.1 menetelmä, jota noudattamalla päällikkö tai muut aluksesta vastuussa olevat henkilöt ilmoittavat haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttamasta meriympäristövahingosta järjestön ohjeiden[58] mukaisesti yleissopimuksen 8 artiklan ja I pöytäkirjan edellyttämällä tavalla;

.2 luettelo viranomaisista tai henkilöistä, joihin otetaan yhteyttä haitallisten nestemäisten aineiden aiheuttaman meriympäristövahingon sattuessa;

.3 tarkka kuvaus toimenpiteistä, joihin aluksella on ryhdyttävä haitallisten nestemäisten aineiden päästön rajoittamiseksi tai hallintaan saamiseksi; sekä

.4 menettelytavat ja yhteystahot aluksella tehtävien toimenpiteiden koordinoimiseksi kansallisten ja paikallisten viranomaisten kanssa pilaantumista torjuttaessa..

3 Niiden alusten kohdalla, joihin sovelletaan myös yleissopimuksen 1 liitteen 37 sääntöä, kyseinen suunnitelma voidaan yhdistää yleissopimuksen 1 liitteen 37 säännössä edellytettyyn aluksen valmiussuunnitelmaan öljyvahingon varalta. Tässä tapauksessa suunnitelman nimen tulee olla ”Valmiussuunnitelma aluksen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle”.

stances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances approved by the Administration.

2 Such a plan shall be based on the Guidelines developed by the Organization and written in a working language or languages understood by the master and officers. The plan shall consist at least of:

.1 the procedure to be followed by the master or other persons having charge of the ship to report a Noxious Liquid Substances pollution incident, as required in article 8 and Protocol I of the present Convention, based on the Guidelines developed by the Organization;

.2 the list of authorities or persons to be contacted in the event of a Noxious Liquid Substances pollution incident;

.3 a detailed description of the action to be taken immediately by persons on board to reduce or control the discharge of Noxious Liquid Substances following the incident; and

.4 the procedures and point of contact on the ship for co-ordinating shipboard action with national and local authorities in combating the pollution.

3 In the case of ships to which regulation 37 of Annex I of the Convention also applies, such a plan may be combined with the shipboard oil pollution emergency plan required under regulation 37 of Annex I of the Convention. In this case, the title of such a plan shall be “Shipboard marine pollution emergency plan”.

8 LUKU – VASTAANOTTOLAITTEISTOT

18 sääntö

Vastaanottolaitteistot ja lastinpurkuterminaalien järjestelyt

1 Kunkin sopimusvaltion hallitus pyrkii varmistamaan, että sen satamia käyttävien alusten käytettävissä on niiden tarpeiden mukaisia vastaanottolaitteistoja, terminaaleja tai korjaussatamia seuraavasti:

CHAPTER 8 – RECEPTION FACILITIES

Regulation 18

Reception facilities and cargo unloading terminal arrangements

1 The Government of each Party to the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports as follows:

.1 alusten lastia käsittelevissä satamissa ja terminaaleissa tulee olla asianmukaiset laitteistot jätteiden ja tämän liitteen noudattamisesta aiheutuneiden haitallisten nestemäisten aineiden kyseisiä jätteitä sisältävien seosten vastaanottoa varten aiheuttamatta kyseiselle alukselle tarpeetonta viivästystä.

.2 niissä korjaussatamissa, joissa NLS-säiliöaluksia korjataan, on oltava niissä käyvien alusten jätteiden tai haitallisia nestemäisiä aineita sisältävien seosten vastaanottoon soveltuvat laitteistot.

2 Kunkin sopimusvaltion hallituksen tulee määritellä tämän säännön 1 kappaleessa mainittuun tarkoitukseen käytettävien laitteistojen tyypit kutakin alueellaan sijaitsevaa lastaus ja purkusatamaa, terminaalia ja korjaussatamaa varten sekä ilmoitettava ne järjestölle.

3 Niiden sopimusvaltioiden hallitusten, joiden rantaviivat ovat minkä tahansa erityisalueen rajoilla, tulee yhteisesti sopia ja määrätä päivämäärä, johon mennessä tämän säännön 1 kappaleen vaatimus täytetään ja josta alkaen 13 säännön soveltuvien kappaleiden kyseistä aluetta koskevat vaatimukset tulevat voimaan, sekä ilmoittaa kyseinen päivämäärä järjestölle viimeistään kuusi kuukautta ennen kyseistä päivämäärää. Tämän jälkeen järjestö ilmoittaa kyseisen päivämäärän viipymättä kaikille sopimuspuolille.

4 Kunkin sopimusvaltion hallitus pyrkii varmistamaan, että lastinpurkuterminaaleissa on järjestelyt, jotka mahdollistavat haitallisia nestemäisiä aineita näihin terminaaleihin purkavien alusten lastisäiliöiden tyhjentämisen. Terminaalin niitä lastiletkuja ja putkistoja, jotka sisältävät terminaalissa haitallisia nestemäisiä aineita purkavilta aluksilta vastaanotettuja kyseisiä aineita, ei saa viemäröidä takaisin alukseen.

5 Jokaisen sopimusvaltion tulee ilmoittaa järjestölle asianosaisille sopimusvaltioille tiedoksi saattamista varten kaikista sellaisista tapauksista, joissa tämän säännön 1 kappaleessa edellytettyjen laitteistojen tai tämän säännön 3 kappaleessa edellytettyjen järjestelyjen väitetään olevan epäasianmukaisia.

.1 ports and terminals involved in ships' cargo handling shall have adequate facilities for the reception of residues and mixtures containing such residues of Noxious Liquid Substances resulting from compliance with this Annex, without undue delay for the ships involved.

.2 ship repair ports undertaking repairs to NLS tankers shall provide facilities adequate for the reception of residues and mixtures containing Noxious Liquid Substances for ships calling at that port.

2 The Government of each Party shall determine the types of facilities provided for the purpose of paragraph 1 of this regulation at each cargo loading and unloading port, terminal and ship repair port in its territories and notify the Organization thereof.

3 The Governments of Parties to the Convention, the coastlines of which border on any given special area, shall collectively agree and establish a date by which time the requirement of paragraph 1 of this regulation will be fulfilled and from which the requirements of the applicable paragraphs of regulation 13 in respect of that area shall take effect and notify the Organization of the date so established at least six months in advance of that date. The Organization shall then promptly notify all Parties of that date.

4 The Government of each Party to the Convention shall undertake to ensure that cargo unloading terminals shall provide arrangements to facilitate stripping of cargo tanks of ships unloading Noxious Liquid Substances at these terminals. Cargo hoses and piping systems of the terminal, containing Noxious Liquid Substances received from ships unloading these substances at the terminal, shall not be drained back to the ship.

5 Each Party shall notify the Organization, for transmission to the Parties concerned, of any case where facilities required under paragraph 1 or arrangements required under paragraph 3 of this regulation are alleged to be inadequate.

II LIITTEEN LISÄYKSET

I LISÄYS

HAITALLISTEN NESTEMÄISTEN AINEIDEN LUOKITTELUN OHJEET[59]

Tuotteet jaotellaan saastutusluokkiin seuraavassa taulukossa esitettyjen ominaisuuksiensa arvioinnin ja sen tuloksena syntyneen GESAMP-luokitteluperusteiden perusteella:

Sääntö	A1 Biohajoavuus	A2 Biokertyvyys	B1 Akuutti myrkyllisyys	B2 Krooninen myrkyllisyys	D3 Pitkäaikaiset terveysvaikutukset	E2 Vaikutukset meri- ja pohjaeläimistöön	Luokka
1			≥ 5				
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	≥ 4	NR			CMRTNI		***X***
5			4				
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Ei 0			
9				≥ 1			**Y**
10						Fp, F tai S Ellei orgaaninen	
11					CMRTNI		
12	Kaikki tuotteet, jotka eivät täytä 1–11 ja 13 säännön kriteerejä						**Z**
13	Kaikki tuotteet, joiden arvo on ≤ 2 sarakkeessa A1, R sarakkeessa A2, tyhjä sarakkeessa D3; ei Fp, F tai S (ellei orgaaninen) sarakkeessa E2 ja 0 (nolla) kaikissa GESAMP-luokitteluperusteiden muissa sarakkeissa						**O S**

[59] Tässä viitataan tarkistettuun kiertokirjeeseen MEPC/Circ. 265, jossa on ohjeita koskien kemikaalien väliaikaista arviointia

APPENDICES TO ANNEX II

APPENDIX 1
GUIDELINES FOR THE CATEGORIZATION OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES[59]

Products are assigned to Pollution Categories based on an evaluation of their properties as reflected in the resultant GESAMP Hazard Profile as shown in the table below:

Rule	A1 Bio-accumulation	A2 Bio-degradation	B1 Acute toxicity	B2 Chronic toxicity	D3 Long-term health effects	E2 Effects on marine wildlife and on benthic habitats	Cat
1			≥ 5				**X**
2	≥ 4		4				
3		NR	4				
4	> 4	NR			CMRTNI		
5			4				**Y**
6			3				
7			2				
8	≥ 4	NR		Not 0			
9				≥ 1			
10						Fp,F or S If not Inorganic	
11					CMRTNI		
12	Any product not meeting the criteria of rules 1 to 11 and 13						**Z**
13	All products identified as: ≤2 in column A1; R in column A2; blank in column D3; not Fp, F or S (if not organic) in column E2; and 0 (zero) in all other columns of the GESAMP Hazard Profile						**OS**

[59] Reference is made to the Guidelines for provisional assessment of chemicals, MEPC/Circ.265 as amended.

Tarkistetun GESAMP-vaara-arviointimenettelyn lyhennelmä

Sarakkeet A ja B – Vesiympäristö					
	A			B	
	Biokertyvyys ja biohajoavuus			Myrkyllisyys vesieliöille	
Numerointi	A 1[60] Biokertyvyys		A 2[60] Biohajoavuus	B 1[60] Akuutti myrkyllisyys	B 2[60] Krooninen myrkyllisyys
	log Pow	BCF		LC/EC/IC$_{50}$ (mg/l)	NOEC (mg/l)
0	<1 tai > n. 7	Ei mitattavissa	R: helposti biohajoava	>1000	>1
1	≥1 – <2	≥1 – <10		>100 – ≤1000	>0,1 – ≤1
2	≥2 – <3	≥10 – <100	NR: ei helposti biohajoava	>10 – ≤100	>0,01 - ≤0,1
3	≥3 – >4	≥100 – <500		>1 – ≤10	>0,001 – ≤0,01
4	≥4 – <5	≥500 – <4000		>0,1 – ≤1	≤0,001
5	≥5	≥4000		>0,01 – ≤0,1	
6				≤0,01	

Sarakkeet C ja D – Ihmisen terveys (myrkkyvaikutukset nisäkkäille)						
		C		D		
	Akuutti myrkyllisyys nisäkkäille			Ärsytys, syövyttävyys ja pitkäaikaiset terveysvaikutukset		
Numerointi	C 1 Oraalinen myrkyllisyys LD$_{50}$ (mg/kg)	C 2 Perkutaaninen myrkyllisyys LD$_{50}$ (mg/kg)	C 3 Inhaloitu myrkyllisyys LC$_{50}$ (mg/l)	D 1 Ihoärsytys ja syövyttävyys	D 2 Silmä-ärsytys ja syövyttävyys	D3[60] Pitkäaikaiset terveys-vaikutukset
0	>2000	>2000	>20	ei ärsyttävä	ei ärsyttävä	C – Karsinogeeninen M – Mutageeninen R - Lisääntymiselle vaarallinen S - Herkistyminen A – Hengitykselle vaarallinen T – Kohde-elimen systeeminen toksisuus L – Keuhkovamma N – Neurotoksinen I – Immunotoksinen
1	>300 – ≤2000	>1000 – ≤2000	>10 – ≤20	lievästi ärsyttävä	lievästi ärsyttävä	
2	>50 – ≤300	>200 – ≤1000	>2 – ≤10	ärsyttävä	ärsyttävä	
3	>5 – ≤50	>50 – ≤200	>0,5 – ≤2	3 Vakavasti ärsyttävä tai syövyttävä 3ASyöv. (≤4 h) 3B Syöv. (≤1 h) 3C Syöv. (≤3 m)	vakavasti ärsyttävä	
4	≤5	≤50	≤0,5			

Sarake E Vaikutukset meren muuhun käyttöön			
E 1 Saastuminen	**E 2**[60] Fyysiset vaikutukset villi- ja pohjaeläimistöön	**E 3** Vaikutus rannikkoalueisiin	
		Numerointi	**Kuvaus ja toiminta**
NT: ei saastuttava (testattu) T: saastutustesti positiivinen	Fp: pysyvästi kelluva F: kelluva	0	ei vaikutusta **ei varoitusta**
	S: vajoavat aineet	1	lievästi epämiellyttävä **varoitus, alueita ei suljeta**
		2	jossain määrin epämiellyttävä **alueiden mahdollinen sulkeminen**
		3	erittäin epämiellyttävä **alue suljetaan**

Abbreviated legend to the revised GESAMP Hazard Evaluation Procedure

Columns A and B - Aquatic Environment					
	A			B	
	Bioaccumulation and Biodegradation			Aquatic Toxicity	
Numerical Rating	**A 1[60] Bioaccumulation**		**A 2[60] Biodegradation**	**B 1[60] Acute Toxicity**	**B 2[60] Chronic Toxicity**
	log Pow	**BCF**		**LC/EC/IC50 (mg/l)**	**NOEC (mg/l)**
0	<1 or > ca. 7	not measurable	R: readily biodegradable NR: not readily Biodegradable	>1000	>1
1	≥1 - <2	≥1 - <10		>100 - ≤1000	>0.1 - ≤1
2	≥2 - <3	≥10 - <100		>10 - ≤100	>0.01 - ≤0.1
3	≥3 - >4	≥100 - <500		>1 - ≤10	>0.001 - ≤0.01
4	≥4 - <5	≥500 - <4000		>0.1 - ≤1	≤0.001
5	≥5	≥4000		>0.01 - ≤0.1	
6				≤0.01	

Columns C and D - Human Health (Toxic effects to mammals)						
		C		D		
	Acute Mammalian Toxicity			Irritation, Corrosion & Long term health effects		
Numerical Ratings	**C 1 Oral Toxicity LD_{50} (mg/kg)**	**C 2 Percutaneous Toxicity LD_{50} (mg/kg)**	**C 3 Inhalation Toxicity LC_{50} (mg/l)**	**D 1 Skin irritation & corrosion**	**D 2 Eye irritation & corrosion**	**D3[60] Long term health effects**
0	>2000	>2000	>20	not irritating	not irritating	C - Carcinogen M - Mutagenic R - Reprotoxic S - Sensitizing A -Aspiration haz. T - Target organ systemic toxicity L - Lung injury N - Neurotoxic I - Immunotoxic
1	>300 - ≤2000	>1000 -≤2000	>10 - ≤20	mildly irritating	mildly irritating	
2	>50 -≤300	>200 -≤1000	>2 - ≤10	irritating	irritating	
3	>5 - ≤50	>50 - ≤200	>0.5 - ≤2	3 Severely irritating or corrosive 3A Corr. (≤4hr) 3B Corr. (≤1hr) 3C Corr. (≤3m)	severely irrita-ting	
4	≤5	≤50	≤0.5			

Column E Interferences with other Uses of the Sea			
E 1 Tainting	**E 2**[60] Physical effects on Wildlife & benthic habitats	**E 3** Interference with Coastal Amenities	
		Numerical Rating	**Description & Action**
NT:not tainting (tested) T: tainting test positive	Fp: Persistent Floater F: Floater S: Sinking Substances	0	no interference **no warning**
		1	slightly objectionable **warning, no closure of amenity**
		2	moderately objectionable **possible closure of amenity**
		3	highly objectionable **closure of amenity**

II LISÄYS

LASTIPÄIVÄKIRJAN MALLI HAITALLISIA NESTEMÄISIÄ AINEITA IRTOLASTINA KULJETTAVIA ALUKSIA VARTEN

LASTIPÄIVÄKIRJA HAITALLISIA NESTEMÄISIÄ AINEITA IRTOLASTINA KULJETTAVIA ALUKSIA VARTEN

Aluksen nimi……

Rekisterinumero tai kirjaimet…….

Kansainvälisen merenkulkujärjestön numero…….

Bruttovetoisuus……

Ensimmäinen voimassaolopäivä…….Viimeinen voimassaolopäivä……..

APPENDIX 2

FORM OF CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

CARGO RECORD BOOK FOR SHIPS CARRYING NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Name of ship……

Distinctive number or letters…….

IMO Number……

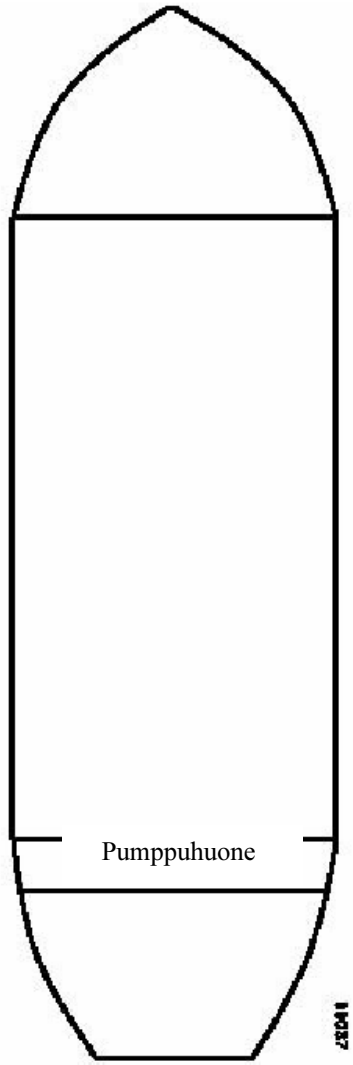
Gross tonnage……

Period from……..to……...

Aluksen nimi……

Rekisterinumero tai -kirjaimet……..

LASTI- JA JÄTESÄILIÖIDEN KAAVAKUVA
(täytetään aluksella)

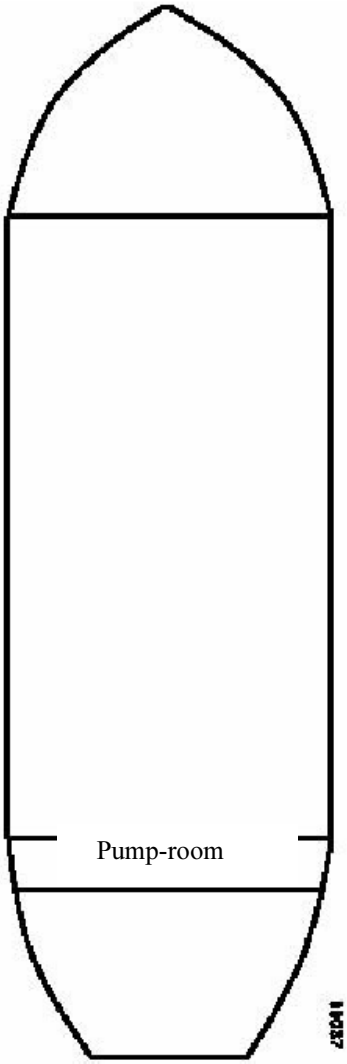


Säiliöiden määrittely	Kapasiteetti
(Jokaisen säiliön kapasiteetti ilmaistaan kuutiometreinä)	

Name of ship……

Distinctive number or letters……

PLAN VIEW OF CARGO AND SLOP TANKS
(to be completed on board)



Identification of the tanks	Capacity
(Give the capacity of each tank in cubic metres)	

JOHDANTO

Seuraavilla sivuilla on kattava luettelo lastaus ja painolastaustoimenpiteistä, jotka tulee säiliö säiliöltä sen ollessa asianmukaista merkitä lastipäiväkirjaan alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (MARPOL 73/78), 15 säännön 2 kappaleen mukaisesti. Kohdat on ryhmitelty toimintojen mukaisiksi luvuiksi, joista jokaisella on kirjaintunnus.

Kun lastipäiväkirjaan tehdään merkintöjä, päivämäärä, toiminnallinen säännöstö ja kohdan numerot merkitään asianmukaisiin sarakkeisiin ja vaadittavat tiedot merkitään tyhjiin kohtiin aikajärjestyksessä.

Vastuussa olevan päällystön jäsenen/vastuussa olevien päällystön jäsenten sekä soveltuvin osin sen valtion, jossa aluksen lastia puretaan, toimivaltaisen viranomaisen valtuuttaman tarkastajan tulee allekirjoituksellaan varmentaa jokainen tehty toimenpide. Aluksen päällikön tulee nimikirjoituksellaan varmentaa jokainen täytetty sivu.

Merkittävien kohtien luettelo

Merkinnät on tehtävä kaikkiin luokkiin kuuluvien aineiden osalta:

(A) Lastin lastaus

1 Lastauspaikka
2 Lastatun säiliön (säiliöiden), tunnus, aineen (aineiden) nimi ja luokka (luokat)

(B) Lastin sisäinen siirto

3 Siirretyn lastin/siirrettyjen lastien nimi ja luokka
4 Säiliön (säiliöiden) tunnus:
.1 mistä :
.2 mihin :
5 Tyhjennettiinkö 4 kohdan 1 alakohdassa mainittu (mainitut) säiliö(t)?
6 Jos ei tyhjennetty, jäljelle jäänyt määrä:

INTRODUCTION

The following pages show a comprehensive list of items of cargo and ballast operations which are, when appropriate, to be recorded in the Cargo Record Book on a tank to tank basis in accordance with regulation 15.2 of Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78), as amended. The items have been grouped into operational sections, each of which is denoted by a letter.

When making entries in the Cargo Record Book, the date, operational code and item number shall be inserted in the appropriate columns and the required particulars shall be recorded chronologically in the blank spaces.

Each completed operation shall be signed for and dated by the officer or officers in charge and, if applicable, by a surveyor authorized by the competent authority of the State in which the ship is unloading. Each completed page shall be countersigned by the master of the ship.

List of items to be recorded

Entries are required for operations involving all Categories of substances.

(A) Loading of cargo

1 Place of loading.
2 Identify tank(s), name of substance(s) and Category(ies).

(B) Internal transfer of cargo

3 Name and Category of cargo(es) transferred.
4 Identity of tanks:
.1 from :
.2 to :
5 Was (were) tank(s) in 4.1 emptied?

6 If not, quantity remaining in tank(s).

(C) Lastin purkaminen

7 Purkupaikka:
8 Puretun (purettujen) säiliön (säiliöiden) tunnus:
9 Tyhjennettiinkö säiliö(t)?
.1 Jos tyhjennettiin, vahvista, että tyhjennys toteutettiin aluksen suoritustapojen ja järjestelyjen ohjekirjan mukaisesti (esim. kallistus, viippaus, tyhjennyslämpötila).

.2 Jos ei tyhjennetty, säiliöön (säiliöihin) jäljelle jäänyt määrä:
10 Edellytetäänkö aluksen suoritustapojen ja järjestelyjen ohjekirjassa esipesua ja tämän jälkeen tyhjentämistä vastaanottolaitteistoon?
11 Pumppaus ja /tai tyhjennysjärjestelmän viat:
.1 vian aika ja luonne;
.2 vian syyt;
.3 aika, jolloin järjestelmä saatiin toimintaan:

(D) Aluksen menettelytapaohjekirjan mukainen pakollinen esipesu

12 Säiliön (säiliöiden), tunnus, aineen (aineiden) nimi ja luokka (luokat):
13 Pesumenetelmä
.1 puhdistuslaitteiden lukumäärä säiliötä kohti:
.2 pesun/pesujakson kesto:
.3 kuuma/kylmäpesu:
14 Esipesujätteet siirretty:
.1 vastaanottolaitteistoon purkusatamassa (sataman tunnus)[61];
.2 vastaanottolaitteistoon muualla (sataman tunnus)[61].

(E) Lastisäiliöiden muu puhdistus kuin pakollinen esipesu (muut esipesutoimenpiteet, loppupesu, tuuletus jne.)

15 Aika, säiliön (säiliöiden) tunnus (tunnukset), aine (aineet) ja luokka (luokat):
.1 käytetty pesumenetelmä:

.2 pesuaine(et) (aineiden tunnus ja määrät):
.3 käytetyt tuuletusmenetelmä (tuuletinten lukumäärä, tuuletuksen kesto).
16 Säiliöiden pesuvedet siirretty:

(C) Unloading of cargo

7 Place of unloading.
8 Identity of tank(s) unloaded.

9 Was (were) tank(s) emptied?
.1 If yes, confirm that the procedure for emptying and stripping has been performed in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual (i.e. list, trim, stripping temperature).
.2 If not, quantity remaining in tank(s).

10 Does the ship's Procedures and Arrangements Manual require a prewash with subsequent disposal to reception facilities?
11 Failure of pumping and/or stripping system:
.1 time and nature of failure;
.2 reasons for failure;
.3 time when system has been made operational.

(D) Mandatory prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual

12 Identify tank(s), substance(s) and Category(ies).
13 Washing method:
.1 number of cleaning machines per tank;

.2 duration of wash/washing cycles;
.3 hot/cold wash.
14 Prewash slops transferred to:
.1 reception facility in unloading port (identify port)[61];
.2 reception facility otherwise (identify port)[61].

(E) Cleaning of cargo tanks except mandatory prewash (other prewash operations, final wash, ventilation etc.)

15 State time, identify tank(s), substance(s) and Category(ies) and state:
.1 washing procedure used;
.2 cleaning agent(s) (identify agent(s) and quantities);
.3 ventilation procedure used (state number of fans used, duration of ventilation).
16 Tank washings transferred:

.1 mereen:
.2 vastaanottolaitteistoon (sataman tunnus)[61];
.3 jätteenkeruusäiliöön (säiliön tunnus).

(F) Säiliöiden pesuveden tyhjentäminen mereen

17 Säiliön (säiliöiden) tunnus (tunnukset):
.1 Tyhjennettiinkö säiliöiden pesuvedet säiliön (säiliöiden) puhdistuksen aikana? Jos tyhjennettiin, millä nopeudella?
.2 Tyhjennettiinkö säiliöiden pesuvesi (pesuvedet) jätteenkeruusäiliöstä? Jos tyhjennettiin, tyhjennyksen määrä ja nopeus:
18 Pumppauksen alkamis- ja päättymisaika:

19 Aluksen nopeus tyhjennyksen aikana:

(G) Painolastin otto lastisäiliöön

20 Säiliön (säiliöiden) tunnus, johon (joihin) painolastia otettu:
21 Painolastin oton alkamisaika:

(H) Painolastiveden tyhjentäminen lastisäiliöistä

22 Säiliön (säiliöiden) tunnus (tunnukset)
23 Painolasti tyhjennetty:
.1 mereen
.2 vastaanottolaitteistoon (sataman tunnus)[61].
24 Painolastin tyhjennyksen alkamis- ja päättymisaika.
25 Aluksen nopeus tyhjennyksen aikana.

(I) Onnettomuudesta johtuva tai muu poikkeuksellinen tyhjennys

26 Tapahtuma-aika.
27 Arvioitu määrä, aine(et) ja luokka (luokat).
28 Tyhjennyksen tai päästön olosuhteet ja yleisiä huomioita.

(J) Valtuutettujen katsastajien suorittama valvonta

29 Sataman tunnus.
30 Maihin tyhjennetyn säiliön (säiliöiden) tunnus, aine(et) ja luokka (luokat).

.1 into the sea;
.2 to reception facility (identify port)[61];

.3 to slops collecting tank (identify tank).

(F) Discharge into the sea of tank washings

17 Identify tank(s):
.1 Were tank washings discharged during cleaning of tank(s)? If so at what rate?

.2 Were tank washing(s) discharged from a slops collecting tank? If so, state quantity and rate of discharge.
18 Time pumping commenced and stopped.
19 Ship's speed during discharge.

(G) Ballasting of cargo tanks

20 Identity of tank(s) ballasted.

21 Time at start of ballasting.

(H) Discharge of ballast water from cargo tanks

22 Identity of tank(s).
23 Discharge of ballast:
.1 into the sea;
.2 to reception facilities (identify port)[61].

24 Time ballast discharge commenced and stopped.
25 Ship's speed during discharge.

(I) Accidental or other exceptional discharge

26 Time of occurrence.
27 Approximate quantity, substance(s) and Category(ies).
28 Circumstances of discharge or escape and general remarks.

(J) Control by authorized surveyors

29 Identify port.
30 Identify tank(s), substance(s), Category(ies) discharged ashore.

31 Onko säiliö(t), pumppu (pumput) ja putkisto (putkistot) tyhjennetty?
Onko aluksen suoritustapojen ja järjestelyjen ohjekirjan mukainen esipesu tehty?
Onko esipesusta aiheutuneet säiliöiden pesuvedet tyhjennetty maihin ja onko säiliö tyhjä?

32 Pakollisesta esipesusta on myönnetty vapautus.

33 Vapautuksen syyt.

34 Valtuutetun tarkastajan allekirjoitus ja nimen selvennys.
35 Järjestö, yritys tai hallituksen virasto, jossa tarkastaja työskentelee.

(K) Lisätoimenpiteet ja huomautukset

31 Have tank(s), pump(s), and piping system(s) been emptied?

32 Has a prewash in accordance with the ship's Procedures and Arrangements Manual been carried out?

33 Have tank washings resulting from the prewash been discharged ashore and is the tank empty?

34 An exemption has been granted from mandatory prewash.
35 Reasons for exemption.
36 Name and signature of authorized surveyor.
37 Organization, company, government agency for which surveyor works.

(K) Additional operational procedures and remarks

Aluksen nimi …….

Tunnusnumero tai kirjaimet ……..

Kansainvälisen merenkulkujärjestön numero ……

LASTI/PAINOLASTITOIMENPITEET

Päivämäärä	Koodi (kirjain)	Kohta (numero)	Toimenpide/Vastaavan päällystön jäsenen allekirjoitus/ valtuutetun tarkastajan nimi ja allekirjoitus

Päällikön allekirjoitus ……

Name of ship…….

Distinctive number or letters…….

IMO Number…….

CARGO/BALLAST OPERATIONS

Date	Code (letter)	Item (number)	Record of operations/signature of officer in charge/name of and signature of authorized surveyor

Signature of master……..

III LISÄYS

KANSAINVÄLISEN IRTOLASTINA KULJETETTAVIEN HAITALLISTEN NESTEMÄISTEN AINEIDEN AIHEUTTAMAN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISTÄ KOSKEVAN TODISTUSKIRJAN KAAVA

KANSAINVÄLISEN IRTOLASTINA KULJETETTAVIEN HAITALLISTEN NESTEMÄISTEN AINEIDEN AIHEUTTAMAN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ KOSKEVA TODISTUSKIRJA

Annettu alusten aiheuttamasta meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla ja siihen liittyvän vuoden 1997 muutospöytäkirjan (jäljempänä ”yleissopimus”) määräysten perusteella

----------hallituksen valtuuttamana

(maan täydellinen nimi)

tämän todistuskirjan on antanut .....

(yleissopimuksen määräysten mukaisesti valtuutetun henkilön tai **laitoksen** täydellinen nimi)

Aluksen tiedot[62]

Aluksen nimi.....

Tunnusnumero tai -kirjaimet.....

Kansainvälisen merenkulkujärjestön numero .....

Rekisteripaikka .....

Bruttovetoisuus .....

[62] NLS-todistuskirja on laadittava ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.

[63] Aluksen tiedot voidaan vaihtoehtoisesti merkitä vaakasuoraan ruutuihin.

[64] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla A.600(15) hyväksyttyyn IMO Ship Identification Number Scheme -järjestelmään.

TÄTEN TODISTETAAN:

1 aluksen olevan katsastettu yleissopimuksen II liitteen 8 säännön mukaisesti.
2 katsastuksen osoittaneen, että aluksen varusteet, laitteet, yleisjärjestely ja aluksella käytettävät aineet sekä niiden kunto ovat yleissopimuksen II liitteen asiaankuuluvien vaatimusten mukaiset.
3 aluksessa olevan yleissopimuksen II liitteen 14 säännössä edellytetty menettelytapojen ja järjestelyjen ohjekirja ja että ohjekirjassa säädetyt aluksen järjestelyt ja varusteet ovat joka suhteessa tyydyttävät.
4 aluksen olevan taulukossa mainittujen haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamisesta irtolastina tehdyn MARPOL 73/78 -sopimuksen II liitteen vaatimusten mukainen edellyttäen, että kaikkia II liitteen asiaankuuluvia määräyksiä noudatetaan.

Haitalliset nestemäiset aineet	Kuljetusehdot (säiliöiden numerot jne.)	Saastutusluokitus
Jatkuu allekirjoitetuilla ja päivätyillä lisälehdillä		

Tämä todistuskirja on voimassa …… asti ehdolla, että katsastukset suoritetaan yleissopimuksen II liitteen 8 säännön mukaisesti..

Tämän todistuskirjan perustana oleva katsastus on toimitettu (pp/kk/vvvv): .....

Annettu .....

(todistuskirjan antopaikka)

……. ……..……..

(antopäivämäärä) (todistuskirjan antavan valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

(viranomaisen sinetti tai leima)

VUOSI- JA VÄLIKATSASTUSTEN SELOSTUS

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen II liitteen 8 säännössä edellytetyssä katsastuksessa aluksen todettiin täyttävän yleissopimuksen asiaankuuluvat määräykset:

Vuosikatsastus:..... Allekirjoitus.....

(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka .....

Aika .....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus/välikatsastus: Allekirjoitus .....

(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka .....

Aika .....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus/välikatsastus: Allekirjoitus .....

(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka .....

Aika .....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Vuosikatsastus: Allekirjoitus .....

(asianmukaisesti valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka .....

Aika .....

(viranomaisen sinetti tai leima)

10 SÄÄNNÖN 8 KAPPALEEN 3 KOHDAN MUKAINEN VUOSI/VÄLIKATSASTUS

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen II liitteen 10 säännön 8 kappaleen 3 kohdan mukaisessa vuosi/välikatsastuksessa aluksen havaittiin täyttävän yleissopimuksen asiaankuuluvat määräykset:

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka.....

Aika… pp/kk/vvvv .....

(viranomaisen sinetti tai leima)

ALLE 5 VUOTTA VOIMASSA OLEVAN TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMINEN NIISSÄ TAPAUKSISSA, JOITA 10 SÄÄNNÖN 3 KAPPALE KOSKEE

Alus täyttää yleissopimuksen asiaankuuluvat määräykset, ja tämä todistuskirja tulee yleissopimuksen II liitteen 10 säännön 3 kappaleen mukaisesti hyväksyä pätevänä …… asti.

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka.....

Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

TODISTUSKIRJAN MERKINTÄ UUSINTAKATSASTUKSEN JÄLKEEN NIISSÄ TAPAUKSISSA, JOITA 10 SÄÄNNÖN 4 KAPPALE KOSKEE

Alus täyttää yleissopimuksen asiaankuuluvat määräykset, ja tämä todistuskirja tulee yleissopimuksen II liitteen 10 säännön 4 kappaleen mukaisesti hyväksyä pätevänä …… asti.

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka.....

Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

TODISTUSKIRJAN VOIMASSAOLON JATKAMINEN SIIHEN ASTI, KUN ALUS SAAPUU KATSASTUSSATAMAAN, TAI LISÄAJAKSI NIISSÄ TAPAUKSISSA, JOITA 10 SÄÄNNÖN 5 TAI 6 KAPPALE KOSKEE

Tämä todistuskirja tulee yleissopimuksen II liitteen 10 säännön 5 tai 6 kappaleen mukaisesti hyväksyä pätevänä …… asti.

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka.....

Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

VUOSIPÄIVÄN AIKAISTAMINEN NIISSÄ TAPAUKSISSA, JOITA 10 SÄÄNNÖN 8 KAPPALE KOSKEE

Yleissopimuksen II liitteen 10 säännön 8 kappaleen mukainen uusi vuosipäivä on .....

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka.....

Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

Yleissopimuksen II liitteen 10 säännön 8 kappaleen mukainen uusi vuosipäivä on .....

Allekirjoitus.....
(valtuutetun virkamiehen allekirjoitus)

Paikka.....

Aika… pp/kk/vvvv.....

(viranomaisen sinetti tai leima)

IV LISÄYS

MENETTELYTAPAOHJEKIRJAN NORMITETTU MALLI

Huomautus 1: Mallissa on normitettu johdanto ja kunkin osan johdantokappaleiden hakemisto. Tämä normitettu osa tulee toisintaa jokaisen aluksen ohjekirjassa. Tämän osan mukana tulee olla jokaista alusta varten erikseen laadittu kunkin osan sisällysluettelo. Jos jotakin osaa ei voida soveltaa, tehdään NA-merkintä normitetun mallin numeroinnin keskeytymisen välttämiseksi. Normitetun mallin kursivoituihin kohtiin merkitään vaadittavat aluskohtaiset tiedot. Sisältö vaihtelee aluskohtaisesti suunnittelun, käyttöalan ja tarkoitettujen lastien vuoksi. Normitetun mallin kursivoimattomat tekstit voidaan jäljentää ohjekirjaan sellaisinaan.

Huomautus 2: Jos hallinto vaatii tai hyväksyy muita kuin tässä normitetussa mallissa kuvattuja tietoja ja toiminnallisia ohjeita, ne tulee lisätä ohjekirjan D liitteeseen.

NORMITETTU MALLI

MARPOL 73/78 II LIITE MENETTELYTAPAOHJEKIRJA

Aluksen nimi: .....

Tunnusnumero tai kirjaimet: .....

Kansainvälisen merenkulkujärjestön numero: .....

Rekisteripaikka: .....

Hallinnon hyväksymisleima:

APPENDIX 3

FORM OF INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK[63]

INTERNATIONAL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE FOR THE CARRIAGE OF NOXIOUS LIQUID SUBSTANCES IN BULK

Issued under the provisions of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, as amended (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[62]

Name of ship …….

Distinctive number or letters…..…….

IMO Number[62]……

Port of registry……

Gross tonnage…….

[62] The NLS Certificate shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

[63] Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[64] Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the ship has been surveyed in accordance with regulation 8 of Annex II of the Convention.
2 That the survey showed that the structure, equipment, systems, fitting, arrangements and material of the ship and the condition thereof are in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of Annex II of the Convention.
3 That the ship has been provided with a Procedures and Arrangements Manual as required by regulation 14 of Annex II of the Convention, and that the arrangements and equipment of the ship prescribed in the Manual are in all respects satisfactory
4 That the ship complies with the requirements of Annex II to MARPOL 73/78 for the carriage in bulk of the following Noxious Liquid Substances, provided that all relevant provisions of Annex II are observed.

Noxious Liquid Substances	Conditions of carriage (tank numbers etc.)	Pollution Category
Continued on additional signed and dated sheets		

This certificate is valid until …… subject to surveys in accordance with regulation 8 of Annex II 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 of issue) *(Signature of duly authorized official issuing the certificate)*

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation 8 of Annex II of the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention:

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 10.8.3

THIS IS TO CERTIFY that, at an annual/intermediate survey* in accordance with regulation 10.8.3 of Annex II of 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)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR LESS THAN 5 YEARS WHERE REGULATION 10.3 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.3 of Annex II of the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): …….

Signed…….
(Signature of duly authorized official)
Place……
Date (dd/mm/yyyy): ……...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND REGULATION 10.4 APPLIES

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this Certificate shall, in accordance with regulation 10.4 of Annex II 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 10.5 OR 10.6 APPLIES

This Certificate shall, in accordance with regulation 10.5 or 10.6 of Annex II 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 10.8 APPLIES

In accordance with regulation 10.8 of Annex II 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 10.8 of Annex II 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)

APPENDIX 4

STANDARD FORMAT FOR THE PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Note 1: The format consists of a standardized introduction and index of the leading paragraphs to each section. This standardized part shall be reproduced in the Manual of each ship. It shall be followed by the contents of each section as prepared for the particular ship. When a section is not applicable, "NA" shall be entered, so as not to lead to any disruption of the numbering as required by the standard format. Where the paragraphs of the standard format are printed in *italics*, the required information shall be described for that particular ship. The contents will vary from ship to ship because of design, trade and intended cargoes. Where the text is not in italics, that text of the standard format shall be copied into the Manual without any modification.

Note 2: If the Administration requires or accepts information and operational instructions in addition to those outlined in this Standard Format, they shall be included in Addendum D of the Manual.

STANDARD FORMAT

MARPOL 73/78 ANNEX II PROCEDURES AND ARRANGEMENTS MANUAL

Name of ship: ……

Distinctive number or letters: ……

IMO Number……..

Port of registry: …….……....

Approval stamp of Administration:

JOHDANTO

1 Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus sellaisena kuin se on muutettuna siihen liittyvällä vuoden 1978 pöytäkirjalla (jäljempänä ”MARPOL 73/78”), tehtiin ehkäisemään aluksista tyhjennettäviä haitallisten aineiden tai tällaisia aineita sisältävien poistovesien aiheuttamaa merellisen ympäristön pilaantumista. MARPOL 73/78:ssa on päämääriensä täyttämiseksi kuusi liitettä, joissa annetaan yksityiskohtaiset säännöt haitallisten aineiden kuuden pääryhmän tyhjentämisestä mereen tai päästämisestä ilmakehään: I liite I (mineraaliöljyt), II liite (irtotavarana kuljetetut haitalliset nestemäiset aineet), III liite (pakattuina kuljetettavat vahingolliset aineet), IV liite (käymäläjätevesi), V liite (kiinteät aineet) ja VI liite (ilman pilaantuminen).

2 MARPOL 73/78:n II liitteen (jäljempänä ”II liite”) 13 säännössä kielletään luokkien X, Y ja Z haitallisten nestemäisten aineiden tai kyseisiä aineita sisältävien painolastivesien, säiliöiden pesuvesien tai näitä aineita sisältävien muiden jätteiden ja seosten tyhjentäminen mereen paitsi silloin, kun noudatetaan niitä erityisehtoja, Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) normeihin perustuvat menettelytavat ja järjestelyt mukaan luettuina, joilla varmistetaan, että kutakin eri luokkaa koskevat kriteerit täyttyvät.

3 Jokaisessa haitallisia nestemäisiä aineita irtotavarana kuljettamaan sertifioidussa aluksessa tulee II liitteen vaatimusten mukaisesti olla menettelytapa ja järjestelyohjekirja, jäljempänä ”ohjekirja”.

4 Tämä ohjekirja on kirjoitettu II liitteen 4 lisäyksen mukaisesti, ja se koskee lastisäiliöiden pesuun sekä näistä toimenpiteistä aiheutuvien jätteiden ja seosten tyhjentämisen merelliseen ympäristöön liittyviä näkökohtia. Ohjekirja ei ole turvallisuusopas, ja turvallisuusvaaroja arvioitaessa viitataan erityisjulkaisuihin.

5 Ohjekirjan tarkoituksena on määritellä ne järjestelyt ja laitteet, joita II liitteen noudat-

INTRODUCTION

1 The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as MARPOL 73/78) was established in order to prevent the pollution of the marine environment by discharges into the sea from ships of harmful substances or effluents containing such substances. In order to achieve its aim, MARPOL 73/78 contains six Annexes in which detailed regulations are given with respect to the handling on board ships and the discharge into the sea or release into the atmosphere of six main groups of harmful substances, i.e. Annex I (Mineral oils), Annex II (Noxious Liquid Substances carried in bulk), Annex III (Harmful substances carried in packaged forms), Annex IV (Sewage), Annex V (Garbage) and Annex VI (Air Pollution).

2 Regulation 13 of Annex II of MARPOL 73/78 (hereinafter referred to as Annex II) prohibits the discharge into the sea of Noxious Liquid Substances of Categories X, Y or Z or of ballast water, tank washings or other residues or mixtures containing such substances, except in compliance with specified conditions including procedures and arrangements based upon standards developed by the International Maritime Organization (IMO) to ensure that the criteria specified for each Category will be met.

3 Annex II requires that each ship which is certified for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk shall be provided with a Procedures and Arrangements Manual, hereinafter referred to as the Manual.

4 This Manual has been written in accordance with Appendix 4 of Annex II and is concerned with the marine environmental aspects of the cleaning of cargo tanks and the discharge of residues and mixtures from these operations. The Manual is not a safety guide and reference shall be made to other publications specifically to evaluate safety hazards.

5 The purpose of the Manual is to identify the arrangements and equipment required to

tamisen valvonta edellyttää, sekä määritellä aluksen päällystöä varten kaikki lastinkäsittelyyn, säiliöiden puhdistukseen, jätteidenkäsittelyyn, jätteiden tyhjentämiseen sekä painolastin ottoon ja poistoon liittyvät toiminnalliset suoritustavat, joita on noudatettava, jotta alus olisi II liitteen vaatimusten mukainen.

6 Lisäksi hallinnot käyttävät tätä ohjekirjaa yhdessä aluksen lastipäiväkirjan ja II liitteen[65] mukaisesti annetun todistuskirjan kanssa valvontatarkoituksiin varmistaakseen, että kyseinen alus täysin noudattaa II liitteen vaatimuksia.

7 Päällikön tulee varmistaa, ettei mereen tyhjennetä lastijätteitä tai luokkien X, Y tai Z aineita sisältäviä jäte/vesiseoksia, ellei niitä tyhjennetä täysin tähän ohjekirjaan sisältyvien toiminnallisten suoritustapojen mukaisesti.

8 Hallinto on hyväksynyt tämän ohjekirjan, eikä sen mitään osaa saa muunnella tai tarkistaa ilman hallinnon ennakkosuostumusta.

enable compliance with Annex II and to identify for the ship's officers all operational procedures with respect to cargo handling, tank cleaning, slops handling, residue discharging, ballasting and deballasting, which must be followed in order to comply with the requirements of Annex II.

6 In addition, this Manual, together with the ship's Cargo Record Book and the Certificate issued under Annex II[65], will be used by Administrations for control purposes in order to ensure full compliance with the requirements of Annex II by this ship.

7 The master shall ensure that no discharges into the sea of cargo residues or residue/water mixtures containing Category X, Y or Z substances shall take place, unless such discharges are made in full compliance with the operational procedures contained in this Manual.

8 This Manual has been approved by the Administration and no alteration or revision shall be made to any part of it without the prior approval of the Administration.

SISÄLLYSLUETTELO

1 MARPOL 73/78:n II liitteen pääkohdat

2 Aluksen laitteiden ja järjestelyn kuvaus

3 Lastinpurkumenettelyt ja säiliöiden tyhjennys

4 Lastisäiliöiden puhdistamiseen, jätteiden tyhjentämiseen sekä painolastin ottoon ja poistoon liittyvät suoritustavat

5 Tiedot ja menettelytavat

1 OSA MARPOL 73/78:n II liitteen pääkohdat

1.1 Kaikkia haitallisia nestemäisiä aineita irtolastina kuljettavia aluksia koskevat II liitteen vaatimukset. Meriympäristöä mahdollisesti haittaavat aineet on jaettu kolmeen luokkaan: luokkiin X, Y ja Z. Luokan X aineista on eniten ja luokan Z aineista vähiten uhkaa meriympäristölle.

1.2 Liite II kieltää tyhjentämästä mereen

INDEX OF SECTIONS

1 Main features of MARPOL 73/78, Annex II

2 Description of the ship's equipment and arrangements

3 Cargo unloading procedures and tank stripping

4 Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

5 Information and Procedures

SECTION 1 Main features of MARPOL 73/78, Annex II

1.1 The requirements of Annex II apply to all ships carrying Noxious Liquid Substances in bulk. Substances posing a threat of harm to the marine environment are divided into three categories, X, Y and Z. Category X substances are those posing the greatest threat to the marine environment, whilst Category Z substances are those posing the smallest threat.

1.2 Annex II prohibits the discharge into

mitään näihin luokkiin kuuluvia aineita sisältävää poistovettä paitsi milloin tyhjennys tapahtuu kutakin luokkaa varten yksityiskohtaisesti määriteltyjen olosuhteiden vallitessa. Näihin olosuhteisiin kuuluu soveltuvin osin seuraavia tekijöitä:

.1 suurin mereen tyhjennettävä määrä ainetta säiliötä kohti;

.2 aluksen nopeus tyhjennyksen aikana;

.3 vähimmäisetäisyys lähimpään maahan tyhjennyksen aikana;

.4 veden vähimmäissyvyys merellä tyhjennyksen aikana ja

.5 tarve suorittaa tyhjennys vesiviivan alapuolelle.

1.3 Tietyillä ”erityisalueiksi” määritellyillä merialueilla tyhjennyksiin sovelletaan tiukempia kriteerejä. Etelämantereen alue katsotaan II liitteen mukaiseksi erityisalueeksi.

1.4 Liite II edellyttää, että jokaisessa aluksessa on pumppaus ja putkistojärjestelyt sen varmistamiseksi, ettei luokkien X, Y ja Z aineiden kuljettamiseen tarkoitettuihin säiliöihin jää purkamisen jälkeen liitteessä mainittua suurempaa jätemäärää. Jätteen määrä on arvioitava kaikkien kyseisten aineiden kuljettamiseen tarkoitettujen säiliöiden kohdalla. Vain milloin jätteen arvioitu määrä on pienempi kuin liitteessä määrätty määrä, säiliö voidaan hyväksyä luokan X, Y tai Z aineiden kuljettamiseen.

1.5 Edellä mainittujen ehtojen lisäksi II liitteeseen sisältyy se tärkeä ehto, että tiettyjen lastijätteiden tyhjennystoimenpiteet sekä tietyt säiliöiden puhdistus ja tuuletustoimenpiteet saa toteuttaa ainoastaan hyväksyttyjen suoristustapojen ja järjestelyjen mukaisesti.

1.6 Jotta 1 kappaleen 5 kohdan vaatimuksen täyttäminen mahdollistettaisiin, tämän ohjekirjan 2 osassa ovat kaikki tiedot aluksen laitteista ja järjestelyistä, 3 osassa toiminnalliset menettelytavat lastin purkua ja säiliöiden tyhjennystä varten ja 4 osassa menettelytavat lastin jätteiden tyhjentämistä, säiliöiden pesua, jätteiden keräystä sekä painolastin ottoa ja poistoa varten niiden aineiden osalta, joita kuljettamaan alus on sertifioitu..

1.7 Tässä ohjekirjassa esitettyjen menettelytapojen noudattaminen varmistaa, että alus on

the sea of any effluent containing substances falling under these categories, except when the discharge is made under conditions which are specified in detail for each Category. These conditions include, where applicable, such parameters as:

.1 the maximum quantity of substances per tank which may be discharged into the sea;

.2 the speed of the ship during the discharge;

.3 the minimum distance from the nearest land during discharge;

.4 the minimum depth of water at sea during discharge; and

.5 the need to effect the discharge below the waterline.

1.3 For certain sea areas identified as “special area” more stringent discharge criteria apply. Under Annex II the special area is the Antarctic area.

1.4 Annex II requires that every ship is provided with pumping and piping arrangements to ensure that each tank designated for the carriage of Category X, Y and Z substances does not retain after unloading a quantity of residue in excess of the quantity given in the Annex. For each tank intended for the carriage of such substances an assessment of the residue quantity has to be made. Only when the residue quantity as assessed is less than the quantity prescribed by the Annex a tank may be approved for the carriage of a Category X, Y or Z substances.

1.5 In addition to the conditions referred to above, an important requirement contained in Annex II is that the discharge operations of certain cargo residues and certain tank cleaning and ventilation operations may only be carried out in accordance with approved procedures and arrangements.

1.6 To enable the requirement of paragraph 1.5 to be met, this Manual contains in section 2 all particulars of the ship’s equipment and arrangements, in section 3 operational procedures for cargo unloading and tank stripping and in section 4 procedures for discharge of cargo residues, tank washing, slops collection, ballasting and deballasting as may be applicable to the substances the ship is certified to carry.

1.7 By following the procedures as set out in this Manual, it will be ensured that the

kaikkien MARPOL 73/78:n II liitteen asiaankuuluvien vaatimusten mukainen.

2 OSA Aluksen varusteiden ja järjestelyjen kuvaus

2.1 Tämä osa sisältää kaikki ne tiedot aluksen niistä varusteista ja järjestelyistä, jotka ovat tarpeen, jotta miehistö voi noudattaa 3 ja 4 osissa määriteltyjä toiminnallisia suoritustapoja.

2.2 **Aluksen yleisjärjestely ja lastisäiliöiden kuvaus**

Tässä osassa tulee olla lyhyt kuvaus aluksen lastialueesta sekä lastisäiliöiden pääpiirteistä ja niiden sijainneista.

Osaan tulee sisällyttää aluksen yleisjärjestelyä esittävät viiva tai kaavakuvat, joista lastisäiliöiden ja lämmitysjärjestelyjen sijainti ja numerointi ilmenevät.

2.3 **Lastin pumppaus ja putkistojärjestelyjen ja tyhjennysjärjestelmän kuvaus**

Tässä osassa tulee olla kuvaus lastin pumppaus ja putkistojärjestelyistä sekä tyhjennysjärjestelmästä. Osassa tulee olla viiva tai kaavakuvat, joista käy ilmi seuraavaa ja joiden tukena on tarvittaessa selitystekstit:

.1 lastin putkistojärjestelyt halkaisijoineen;

.2 lastinpumppausjärjestelyt ja pumppujen kapasiteetit;

.3 tyhjennysjärjestelmän putkistojärjestelyt halkaisijoineen;

.4 tyhjennysjärjestelmän pumppausjärjestelyt ja pumppujen kapasiteetit;

.5 lastiputkiston tyhjennyspisteet ja tyhjennysputket jokaisen lastisäiliön sisällä;

.6 jos aluksessa on tyhjennyskaivo, sen sijainti ja kuutiotilavuus;

.7 putkijohtojen viemäröinti ja tyhjennys tai tuuletusjärjestelyt sekä

.8 putkijohdon tuulettamiseen tarvittavan typen tai ilman määrä ja paine (soveltuvin osin).

2.4 **Painolastisäiliöiden sekä painolastin pumppaus ja putkistojärjestelyjen kuvaus**

Tässä osassa tulee olla kuvaus painolastisäiliöistä sekä painolastin pumppaus ja putkistojärjestelyistä.

ship complies with all relevant requirements of Annex II to MARPOL 73/78.

SECTION 2 Description of the ship's equipment and arrangements

2.1 This section contains all particulars of the ship's equipment and arrangements necessary to enable the crew to follow the operational procedures set out in sections 3 and 4.

2.2 **General arrangement of ship and description of cargo tanks**

This section shall contain a brief description of the cargo area of the ship with the main features of the cargo tanks and their positions.

Line or schematic drawings showing the general arrangement of the ship and indicating the position and numbering of the cargo tanks and heating arrangements shall be included.

2.3 **Description of cargo pumping and piping arrangements and stripping system**

This section shall contain a description of the cargo pumping and piping arrangements and of the stripping system. Line or schematic drawings shall be provided showing the following and be supported by textual explanation where necessary:

.1 cargo piping arrangements with diameters;

.2 cargo pumping arrangements with pump capacities;

.3 piping arrangements of stripping system with diameters;

.4 pumping arrangements of stripping system with pump capacities;

.5 location of suction points of cargo lines and stripping lines inside every cargo tank;

.6 if a suction well is fitted, the location and cubic capacity thereof;

.7 line draining and stripping or blowing arrangements; and

.8 quantity and pressure of nitrogen or air required for line blowing if applicable.

2.4 **Description of ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements**

This section shall contain a description of the ballast tanks and ballast pumping and piping arrangements.

Osassa tulee olla viiva tai kaavakuvat, joista käy ilmi seuraavaa:

.1 yleisjärjestely, josta näkyvät erillisen painolastin säiliöt ja ne lastisäiliöt, joita on tarkoitus käyttää painolastisäiliöinä, sekä niiden kapasiteetit (kuutiometreinä);

.2 painolastin putkistojärjestely;

.3 niiden lastisäiliöiden pumppauskapasiteetti, joita voidaan käyttää myös painolastisäiliöinä; ja

.4 mahdolliset yhteydet painolastin putkistojärjestelyjen ja vedenalaisen poistojärjestelmän välillä.

2.5 **Erityisten jätesäiliöiden sekä niiden pumppaus ja putkistojärjestelyjen kuvaus**

Tässä osassa tulee olla kuvaus erityisestä jätesäiliöstä (erityisistä jätesäiliöistä), jos sellainen/sellaisia on, sekä niiden pumppaus ja putkistojärjestelyistä. Osassa tulee olla viiva tai kaavakuvat, joista käy ilmi seuraavaa:

.1 erityiset jätesäiliöt ja niiden kapasiteetit;

.2 erityisten jätesäiliöiden pumppaus ja putkistojärjestelyt sekä putkiston halkaisijat ja niiden yhteys tyhjennysaukkoon vesiviivan alapuolella.

2.6 **Haitallisia nestemäisiä aineita sisältävien poistovesien vesiviivan alapuolella sijaitsevan tyhjennysaukon kuvaus**

Tässä osassa tulee olla tietoja vesiviivan alapuolisen tyhjennysaukon (tai aukkojen) sijainnista ja virtauksen enimmäiskapasiteetista sekä tämän aukon ja lastisäiliöiden ja jätesäiliöiden välisistä yhteyksistä. Osassa tulee olla viiva tai kaavakuvat, joista käy ilmi seuraavaa:

.1 vesiviivan alapuolella sijaitsevien tyhjennysaukkojen sijainti ja lukumäärä;

.2 yhteydet vesiviivan alapuolella sijaitsevaan tyhjennysaukkoon;

.3 kaikkien meriveden ottoaukkojen sijainti suhteessa vesiviivan alapuolella sijaitseviin tyhjennysaukkoihin.

2.7 **Virtausnopeuden ilmaisinten ja kirjauslaitteiden kuvaus**

Poistettu

2.8 **Lastisäiliön tuuletusjärjestelmän kuvaus**

Tässä osassa tulee olla kuvaus lastisäiliön tuuletusjärjestelmästä.

Osaan tulee sisällyttää viiva tai kaavakuvat

Line or schematic drawings and tables shall be provided showing the following:

.1 a general arrangement showing the segregated ballast tanks and cargo tanks to be used as ballast tanks together with their capacities (cubic metres);

.2 ballast piping arrangement;

.3 pumping capacity for those cargo tanks which may also be used as ballast tanks; and

.4 any interconnection between the ballast piping arrangements and the underwater outlet system.

2.5 **Description of dedicated slop tanks with associated pumping and piping arrangements**

This section shall contain a description of the dedicated slop tank(s), if any, with the associated pumping and piping arrangements. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

.1 which dedicated slop tanks are provided together with the capacities of such tanks;

.2 pumping and piping arrangements of dedicated slop tanks with piping diameters and their connection with the underwater discharge outlet.

2.6 **Description of underwater discharge outlet for effluents containing Noxious Liquid Substances**

This section shall contain information on position and maximum flow capacity of the underwater discharge outlet (or outlets) and the connections to this outlet from the cargo tanks and slop tanks. Line or schematic drawings shall be provided showing the following:

.1 location and number of underwater discharge outlets;

.2 connections to underwater discharge outlet;

.3 location of all seawater intakes in relation to underwater discharge outlets.

2.7 **Description of flow rate indicating and recording devices**

Deleted

2.8 **Description of cargo tank ventilation system**

This section shall contain a description of the cargo tank ventilation system.

Line or schematic drawings and tables

ja taulukot, joista käy ilmi seuraavaa ja joiden tukena on tarvittaessa selitystekstit:

.1 ne ohjekirjan 4 kappaleen 4 kohdan 10 kohdassa lueteltavat haitalliset nestemäiset aineet, joiden kuljettamiseen soveltuvaksi alus on sertifioitu, joiden höyrynpaine on yli 5 kPa 20 °C:n lämpötilassa ja jotka soveltuvat tuulettamalla tehtävään puhdistukseen;

.2 tuuletusputkistot ja tuulettimet;

.3 tuuletusaukkojen sijainti;

.4 tuuletusjärjestelmän vähimmäisvirtaama lastisäiliön pohjan ja kaikkien osien asianmukaista tuuletusta varten;

.5 säiliön sisällä olevien, tuuletukseen vaikuttavien rakenteiden sijainti;

.6 lastiputkiston, pumppujen, suodatinten jne. tuuletusmenetelmä; ja

.7 keinot sen varmistamiseksi, että säiliö on kuiva.

2.9 **Säiliöiden pesujärjestelmien ja pesuveden lämmitysjärjestelmän kuvaus**

Tässä osassa tulee olla kuvaus lastisäiliöiden pesujärjestelyistä, pesuveden lämmitysjärjestelmästä ja kaikista säiliöiden pesemiseen tarvittavista laitteista ja välineistä.

Osaan tulee sisällyttää viiva tai kaavakuvat, joista käy ilmi seuraavaa:

.1 säiliöiden pesemiseen tarkoitetut putkistojärjestelyt sekä putkien läpimitat;

.2 säiliöiden puhdistuslaitteiden tyypit, kapasiteetit ja painelukemat;

.3 samanaikaisesti käytettävien säiliön puhdistuslaitteiden enimmäislukumäärä;

.4 kannen aukkojen sijaintipaikat lastisäiliöiden pesuvettä varten;

.5 lastisäiliöiden seinämien täydelliseen puhdistamiseen tarvittavien puhdistuslaitteiden lukumäärä ja sijainti;

.6 alukseen asennetulla lämmityslaitteistolla 60 °C:n lämpötilaan lämmitettävän pesuveden enimmäismäärä ja

.7 samanaikaisesti 60 °C:n lämpötilassa käytettävien puhdistuslaitteiden enimmäismäärä.

3 OSA Lastin purkamistavat ja säiliöiden tyhjennys

3.1 Tämä osa sisältää ne lastin purkamiseen ja säiliöiden tyhjennykseen liittyvät toimin-

shall be provided showing the following and supported by textual explanation if necessary:

.1 the Noxious Liquid Substances the ship is certified fit to carry having a vapour pressure over 5 kPa at 20°C suitable for cleaning by ventilation to be listed in paragraph 4.4.10 of the Manual;

.2 ventilation piping and fans;

.3 position of the ventilation openings;

.4 the minimum flow rate of the ventilation system to adequately ventilate the bottom and all parts of the cargo tank;

.5 the location of structures inside the tank affecting ventilation;

.6 the method of ventilating the cargo pipeline system, pumps, filters, etc; and

.7 means for ensuring that the tank is dry.

2.9 **Description of tank washing arrangements and wash water heating system**

This section shall contain a description of the cargo tank washing arrangements, wash water heating system and all necessary tank washing equipment.

Line or schematic drawings and tables or charts showing the following:

.1 arrangements of piping dedicated for tank washing with pipeline diameters;

.2 type of tank cleaning machines with capacities and pressure rating;

.3 maximum number of tank cleaning machines which can operate simultaneously;

.4 position of deck openings for cargo tank washing;

.5 the number of cleaning machines and their location required for ensuring complete coverage of the cargo tank walls;

.6 maximum capacity of wash water which can be heated to 60°C by the installed heating equipment; and

.7 maximum number of tank cleaning machines which can be operated simultaneously at 60°C.

SECTION 3 Cargo unloading procedures and tank stripping

3.1 This section contains operational procedures in respect of cargo unloading and

nalliset menettelytavat, joita on noudatettava sen varmistamiseksi, että alus on II liitteen vaatimusten mukainen.

3.2 **Lastin purkaminen**

Tässä osassa tulee olla menettelytavat, joita on noudatettava pumppujen ja lastin purkamista sekä kussakin säiliössä käytettävää tyhjennysputkea myöten. Vaihtoehtoisia menetelmiä voi esittää.

Pumpun tai pumppujen toimintatapa ja kaikkien venttiilien toimintajärjestys tulee esittää.

Perusvaatimuksena on lastin enimmäismäärän purkaminen.

3.3 **Lastisäiliöiden tyhjennys**

Tässä osassa tulee olla jokaisen lastisäiliön tyhjennyksen aikana noudatettavat menettelytavat.

Menettelytapoihin tulee kuulua seuraavaa:

.1 tyhjennysjärjestelmän toiminta;

.2 kallistus ja viippausvaatimukset;

.3 putkijohtojen viemäröinti ja tyhjennys tai tuuletusjärjestelyt soveltuvin osin; ja

.4 vedessä tapahtuvan tyhjennyskokeen kestoaika.

3.4 **Lastin lämpötila**

Tässä osassa tulee olla tiedot niiden lastien lämmitysvaatimuksista, joiden on määritelty edellyttävän tiettyä vähimmäislämpötilaa purkamisen aikana.

Osassa tulee antaa tiedot lämmitysjärjestelmän valvonnasta sekä lämpötilan mittausjärjestelmästä.

3.5 **Menettelytavat, joita on noudatettava, kun lastisäiliötä ei voi tyhjentää vaadittujen menettelytapojen mukaisesti**

Tässä osassa tulee olla tiedot menettelytavoista, joita on noudatettava, ellei 3 kappaleen 3 ja/tai 4 kohtien edellytyksiä voida täyttää esim. seuraavien olosuhteiden vallitessa:

.1 lastisäiliön tyhjennysjärjestelmä ei toimi; ja

.2 lastisäiliön lämmitysjärjestelmä ei toimi.

3.6 **Lastipäiväkirja**

Lastipäiväkirjan asiaankuuluvat kohdat tulee täyttää jokaisen lastitoimenpiteen jälkeen.

tank stripping which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

3.2 **Cargo unloading**

This section shall contain procedures to be followed including the pump and cargo unloading and suction line to be used for each tank. Alternative methods may be given.

The method of operation of the pump or pumps and the sequence of operation of all valves shall be given.

The basic requirement is to unload the cargo to the maximum extent.

3.3 **Cargo tank stripping**

This section shall contain procedures to be followed during the stripping of each cargo tank.

The procedures shall include the following:

.1 operation of stripping system;

.2 list and trim requirements;

.3 line draining and stripping or blowing arrangements if applicable; and

.4 duration of the stripping time of the water test.

3.4 **Cargo temperature**

This section shall contain information on the heating requirements of cargoes which have been identified as being required to be at a certain minimum temperature during unloading.

Information shall be given on control of the heating system and the method of temperature measurement.

3.5 **Procedures to be followed when a cargo tank cannot be unloaded in accordance with the required procedures**

This section shall contain information on the procedures to be followed in the event that the requirements contained in sections 3.3 and/or 3.4 cannot be met due to circumstances such as the following:

.1 failure of cargo tank stripping system; and

.2 failure of cargo tank heating system.

3.6 **Cargo Record Book**

The Cargo Record Book shall be completed in the appropriate places on completion of any cargo operation.

4 OSA Lastisäiliöiden puhdistukseen, jätteiden tyhjentämiseen sekä painolastin ottoon ja poistoon liittyvät suoritustavat

4.1 Tämä osa sisältää kaikki ne säiliöiden puhdistukseen, painolastiin ja jätteiden käsittelyyn liittyvät toiminnalliset menettelytavat, joita on noudatettava sen varmistamiseksi, että alus on II liitteen vaatimusten mukainen.

4.2 Seuraavissa kappaleissa määritellään toimenpiteiden järjestys, ja ne sisältävät olennaiset tiedot sen varmistamiseksi, ettei haitallisten nestemäisten aineiden tyhjennys aiheuta meriympäristölle vahingonvaaraa.

4.3 Poistettu

4.4 Niissä tiedoissa, joita tarvitaan lastijätteiden tyhjentämistä sekä säiliön puhdistamista ja painolastin ottoa ja poistoa koskevien menettelytapojen määrittelyyn, tulee ottaa huomioon seuraavaa:

.1 Aineen luokka

Aineen luokka tulee varmistaa asiaankuuluvasta todistuskirjasta.

.2 Säiliön pumppausjärjestelmän tyhjennystehokkuus

Tämän osan sisältö riippuu aluksen suunnittelusta ja siitä, onko kyse uudesta vai vanhasta aluksesta (katso vuokaavio ja pumppaus/tyhjennysvaatimukset).

.3 Erityisalueella tai sen ulkopuolella oleva alus

Tässä osassa tulee olla ohjeet siitä, voidaanko säiliöiden pesuvedet tyhjentää mereen (1 osan 3 kappaleessa määritellyllä) erityisalueella tai erityisalueen ulkopuolella. Erilaiset vaatimukset tulee tehdä selviksi, ja ne riippuvat aluksen suunnittelusta ja käyttötarkoituksesta.

Haitallisten nestemäisten aineiden ja kyseisiä aineita sisältävien seosten tyhjentäminen mereen Etelämantereen alueella (merialueella 60. eteläisestä leveyspiiristä etelään) ei ole sallittua.

.4 Jähmettyvät tai korkeaviskoosiset aineet

Aineen ominaisuudet tulee varmistaa laivausasiakirjasta.

.5 Veteen sekoittuvuus

Poistettu

.6 Yhteensopivuus muita aineita sisältävien jätteiden kanssa

SECTION 4 Procedures relating to the cleaning of cargo tanks, the discharge of residues, ballasting and deballasting

4.1 This section contains operational procedures in respect of tank cleaning, ballast and slops handling which must be followed in order to ensure compliance with the requirements of Annex II.

4.2 The following paragraphs outline the sequence of actions to be taken and contain the information essential to ensure that Noxious Liquid Substances are discharged without posing a threat of harm to the marine environment.

4.3 Deleted

4.4 The information necessary to establish the procedures for discharging the residue of the cargo, cleaning, ballasting and deballasting the tank, shall take into account the following:

.1 **Category of substance**

The Category of the substance should be obtained from the relevant Certificate.

.2 Stripping efficiency of tank pumping system

The contents of this section will depend on the design of the ship and whether it is a new ship or existing ship (See flow diagram and pumping/stripping requirements).

.3 Vessel within or outside Special Area

This section shall contain instructions on whether the tank washings can be discharged into the sea within a special area (as defined in section 1.3) or outside a special area. The different requirements shall be made clear and will depend on the design and trade of the ship.

No discharges into the sea of residues of Noxious Liquid Substances, or mixtures containing such substances, are allowed within the Antarctic area (the sea area south of latitude 60°S).

.4 Solidifying or High-Viscosity Substance

The properties of the substance should be obtained from the shipping document.

.5 Miscibility with water

Deleted

.6 Compatibility with slops containing other substances

Tässä osassa tulee olla tiedot sallittavasta ja kielletystä lastien jätteiden sekoittamisesta. Tällöin on viitattava aineiden yhteensopivuutta koskeviin ohjeisiin.

.7 Tyhjentäminen vastaanottolaitteistoon

Tässä osassa tulee määritellä ne aineet, joiden jätteet on esipestävä ja tyhjennettävä vastaanottolaitteistoon.

8 Mereen tyhjentäminen

Tässä osassa tulee olla tiedot tekijöistä, jotka on otettava huomioon määriteltäessä, voidaanko jäte/vesiseosten tyhjentäminen mereen sallia.

.9 Pesu tai lisäaineiden käyttö

Tässä osassa tulee olla tiedot säiliöiden pesuveden pesuaineiden (esim. säiliöiden pesemiseen käytettyjen liuottimien) ja lisäaineiden[66] (esim. pesuaineiden) käytöstä ja hävittämisestä.

.10 Tuuletuksen käyttö säiliöiden puhdistukseen

Tässä osassa tulee viitata kaikkiin niihin aineisiin, jotka ovat soveliaita tuuletusta käytettäessä.

4.5 Edellä olevien tietojen arvioinnin jälkeen oikeat noudatettavat toiminnalliset menettelytavat on määriteltävä 5 osan ohjeita ja vuokaaviota käyttäen. Lastipäiväkirjaan tulee tehdä asianmukaiset merkinnät, joista kulloinkin käyttöön otettu menettelytapa käy ilmi.

5 OSA Tiedot ja suoritustavat

Tämän luvun tulee sisältää aluksen iästä ja sen pumppaustehokkuudesta riippuvat menettelytavat. Lisäyksessä A on esimerkkejä tässä osassa mainittavasta vuokaaviosta ja kattava määrä vaatimuksia, joita voi soveltaa sekä uusiin että olemassa oleviin aluksiin. Jokaisen yksittäisen aluksen ohjekirjassa tulee olla vain kyseiseen alukseen sovellettavat vaatimukset.

Niiden aineiden, joiden sulamispiste on vähintään 0 °C tai joiden viskositeetti on vähintään 50 mPa/s 20 °C:ssa, sulamispisteeseen ja viskositeettiin liittyvät tiedot tulee varmistaa laivausasiakirjasta.

Niiden aineiden kohdalla, joiden kuljetta-

This section shall contain instructions on the permissible and non-permissible mixing of cargo slops. Reference should be made to compatibility guides.

.7 Discharge to reception facility

This section shall identify those substances the residues of which are required to be prewashed and discharged to a reception facility.

.8 Discharging into the sea

This section shall contain information on the factors to be considered in order to identify whether the residue/water mixtures are permitted to be discharged into the sea.

.9 Use of cleaning agents or additives

This section shall contain information on the use and disposal of cleaning agents[66] (e.g. solvents used for tank cleaning) and additives to tank washing water (e.g. detergents).

.10 Use of ventilation procedures for tank cleaning

This section shall make reference to all substances suitable for the use of ventilation procedures.

4.5 Having assessed the above information, the correct operational procedures to be followed should be identified using the instructions and flow diagram of section 5. Appropriate entries shall be made in the Cargo Record Book indicating the procedure adopted.

SECTION 5 Information and procedures

This section shall contain procedures, which will depend on the age of the ship and pumping efficiency. Examples of flow diagram referred to in this section are given at addendum A and incorporate comprehensive requirements applicable to both new and existing ships. The Manual for a particular ship shall only contain those requirements specifically applicable to that ship.

Information relating to melting point and viscosity, for those substances which have a melting point equal to or greater than 0°C or a viscosity equal or greater than 50 mPa.s at 20°C, shall be obtained from the shipping document.

For substances allowed to be carried, refer-

minen on sallittua, viitataan asiaankuuluvaan todistuskirjaan.

Ohjekirjassa tulee olla:
Taulukko 1 : Poistettu
Taulukko 2 : Lastisäiliötiedot
Lisäys A : Vuokaavio
Lisäys B : Esipesumenetelmät
Lisäys C : Tuuletusmenetelmät.
Lisäys D : Hallinnon vaatimat tai hyväksymät lisätiedot ja toiminnalliset ohjeet.

Yllä mainittujen taulukoiden ja lisäysten muotoilut esitetään seuraavassa.

ence is made to the relevant Certificate.

The Manual shall contain:
Table 1 : Deleted
Table 2 : Cargo tank information.
Addendum A : Flow diagram.
Addendum B : Prewash procedures.
Addendum C : Ventilation procedures.
Addendum D : Additional information and operational instructions when required or accepted by the Administration.

Outlines of the above table and addenda are shown below.

Taulukko 2 Lastisäiliötiedot

Säiliön numero[67]	Kapasiteetti (m^3)	Tyhjennysmäärä (litraa)

Table 2 - Cargo tank information

Tank no.[67]	Capacity (m^3)	Stripping quantity (litres)

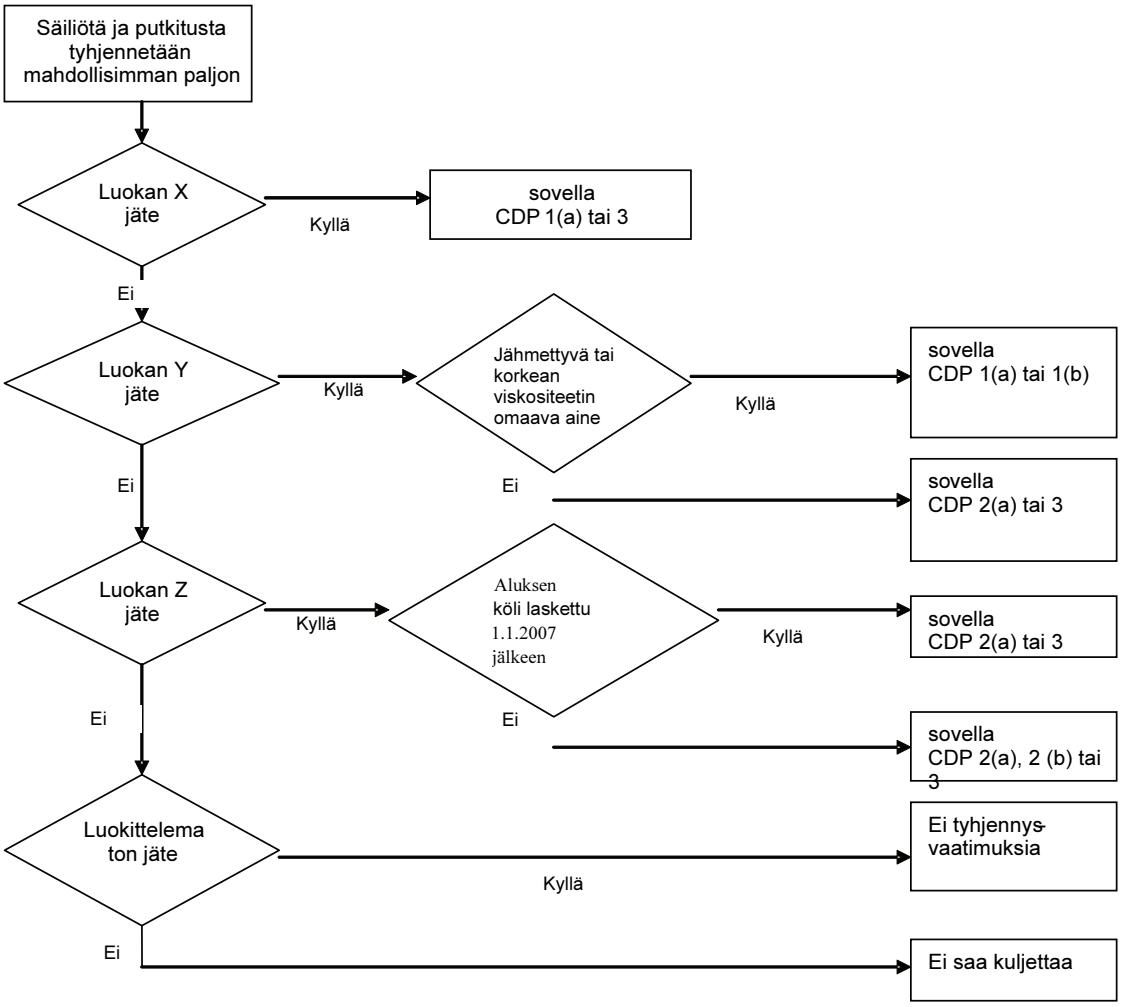
[67] Säiliöiden numerointien tulisi olla identtiset todistuskirjaan merkittyjen kanssa.

[67] Tank numbers should be identical to those in the ship's Certificate of Fitness

LIITE A

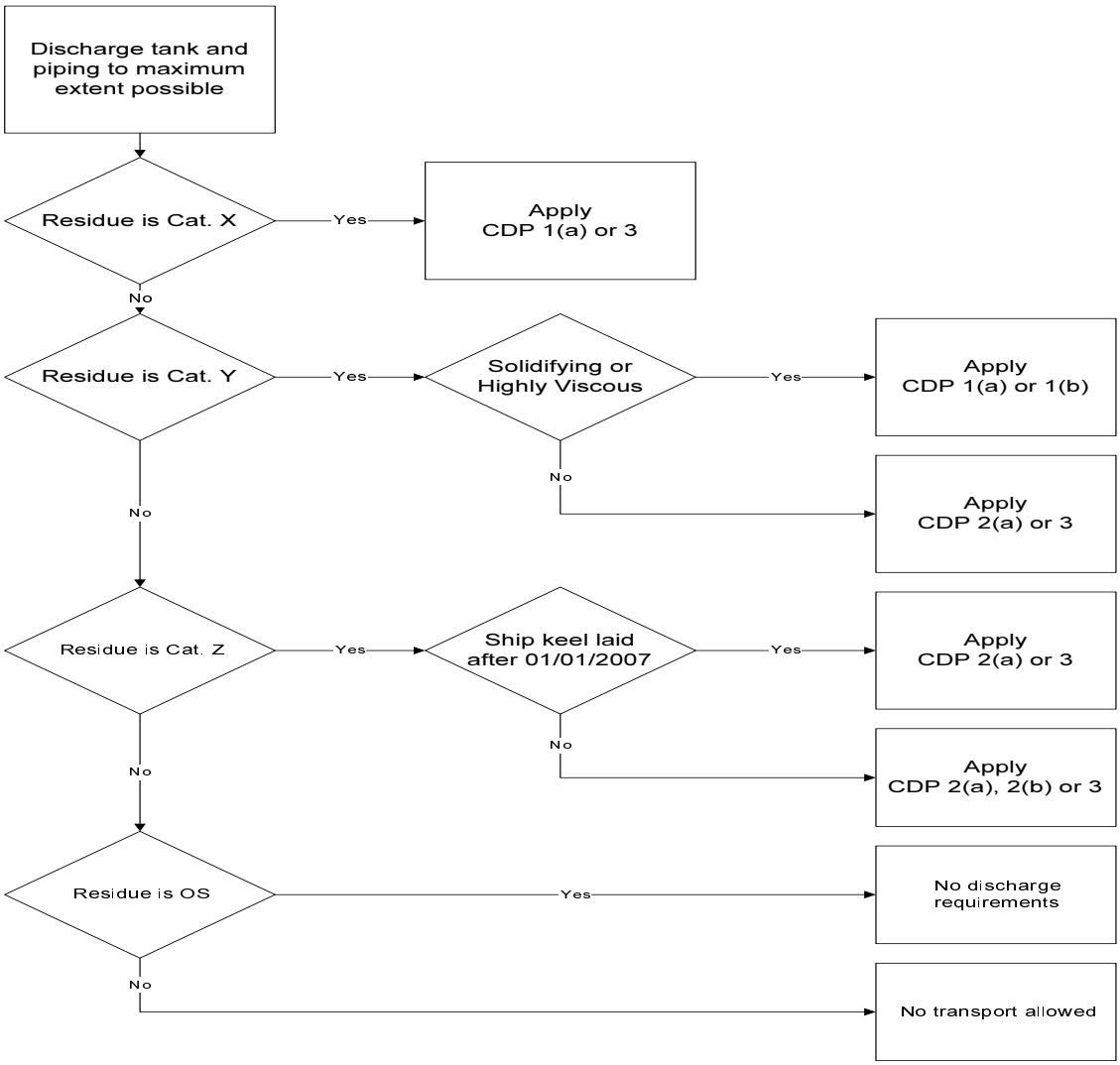
VUOKAAVIOT – LASTISÄILIÖIDEN PUHDISTUS SEKÄ LUOKKIEN X, Y JA Z AINEITA SISÄLTÄVIEN SÄILIÖIDEN PESUVEDEN/PAINOLASTIN HÄVITTÄMINEN

Huomautus 1: Tämä vuokaavio esittää kaikenikäisiin aluksiin sovellettavat perusvaatimukset ja on tarkoitettu ainoastaan suuntaa-antavaksi.
Huomautus 2: II liite sääntelee kaikkia mereen tehtäviä tyhjennyksiä.
Huomautus 3: Haitallisten nestemäisten aineiden tai kyseisiä aineita sisältävien seosten tyhjentäminen veteen Etelämantereen alueella on kielletty.



ADDENDUM A
FLOW DIAGRAMS -- CLEANING OF CARGO TANKS AND DISPOSAL OF TANK WASHINGS/BALLAST CONTAINING RESIDUES OF CATEGORY X,Y, AND Z SUBSTANCES

Note 1 :This flow diagram shows the basic requirements applicable to all age groups of ships and is for guidance only.
Note 2 :All discharges into the sea are regulated by Annex II.
Note 3 :Within the Antarctic area, any discharge into the sea of Noxious Liquid Substances or mixtures containing such substances is prohibited.



Aluksen tiedot	Tyhjennysvaatimukset (litraa)		
	Luokka X	Luokka Y	Luokka Z
Uudet alukset: köli laskettu 1.1.2007 jälkeen	75	75	75
Kansainvälisen kemikaalialussäännöstön (IBC) mukaiset alukset 1.1.2007 asti	100 + 50 (mitta-poikkeama)	100 + 50 (mitta-poikkeama)	300 + 50 (mitta-poikkeama)
Kemikaalialussäännöstön (BCH) mukaiset alukset	300 + 50 (mitta-poikkeama)	300 + 50 (mitta-poikkeama)	900 + 50 (mitta-poikkeama)
Muut alukset: köli laskettu ennen 1.1.2007	N/A	N/A	Mahdollisimman tyhjäksi

Ship details	**Stripping requirements (in litres)**		
	Category X	**Category Y**	**Category Z**
New Ships: keel laid after 01/01/2007	75	75	75
IBC ships until 01/01/2007	100 +50 tolerance	100 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance
BCH ships	300 + 50 tolerance	300 + 50 tolerance	900 + 50 tolerance
Other ships: keel-laid before 01/01/2007	N/A	N/A	Empty to the most possible extent

Menettelytavat puhdistusta ja jätteiden poistoa varten (CDP) (Aloita sarakkeen ylälaidasta CDP-numeron kohdalta ja täytä kaikki jokaista kohtaa koskevat merkityt menettelytavat)						
Nro	**Toimenpide**	**Suoritustavan numero**				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Tyhjennä säiliö ja putkisto mahdollisimman tarkoin (vähintään tämän ohjekirjan 3 osan suoritustapojen mukaisesti)	X	X	X	X	X
2	Tee tämän ohjekirjan B liitteen mukainen esipesu ja tyhjennä jätteet vastaanottolaitteistoon	X	X			
3	Tee esipesun lisäksi lisäpesu, jossa: on täydellinen puhdistuslaitteen (laitteiden) pesujakso *koskee ennen 1 päivänä heinäkuuta 1994 rakennettuja aluksia* vesimäärä on vähintään lasketun mukainen, kun k=1,0 *koskee 1 päivänä heinäkuuta 1994 tai sen jälkeen ra-*		X			
4	Tuuleta tämän ohjekirjan C liitteen mukaisesti					X
5	Painolastisäiliöt tai pesusäiliö ovat kaupallisten normien mukaiset	X		X	X	X
6	Säiliöön lisätty painolastia		X			
7	Muiden kuin esipesussa käytettävien painolasti/jäte/vesiseosten tyhjentäminen:					
	.1 etäisyys maasta > 12 meripeninkulmaa	X		X	X	
	.2 aluksen nopeus > 7 solmua	X		X	X	
	.3 veden syvyys > 25 metriä	X		X	X	
	.4 Tyhjentäminen vesiviivan alapuolelta (sallittua tyhjennysnopeutta ylittämättä)	X		X		
8	Painolastin tyhjennysehdot:					
	.1 etäisyys maasta > 12 meripeninkulmaa		X			
	.2 veden syvyys > 25 metriä		X			
9	Säiliöön myöhemmin päästettyä vettä voi tyhjentää mereen rajoituksetta	X	X	X	X	X

Cleaning and disposal procedures (CDP) (Start at the top of the column under the CDP number specified and complete each item procedure in the sequence where marked)						
No.	**Operation**	**Procedure Number**				
		1(a)	1(b)	2(a)	2(b)	3
1	Strip tank and piping to maximum extent, at least in compliance with the procedures in section 3 of this Manual	X	X	X	X	X
2	Apply prewash in accordance with Addendum B of this Manual and discharge residue to reception facility	X	X			
3	Apply subsequent wash, additional to the prewash, with: a complete cycle of the cleaning machine(s) *for ships built before 1 July 1994* a water quantity not less than calculated with "k"=1.0 for ships built on or after 1 July 1994		X			
4	Apply ventilation procedure in accordance with Addendum C of this Manual					X
5	Ballast tanks or wash tank to commercial standards	X		X	X	X
6	Ballast added to tank		X			
7	Conditions for discharge of ballast/residue/water mixtures other than prewash:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles	X		X	X	
	.2 ship's speed > 7 knots	X		X	X	
	.3 water depth > 25 metres	X		X	X	
	.4 Using underwater discharge (not exceeding permissible discharge rate)	X		X		
8	Conditions for discharge of ballast:					
	.1 distance from land > 12 nautical miles		X			
	.2 water depth > 25 metres		X			
9	Any water subsequently introduced into a tank may be discharged into the sea without restrictions	X	X	X	X	X

B LIITE

ESIPESUMENETELMÄT

Ohjekirjan tässä liitteessä tulee olla I liitteen 6 lisäykseen perustuvat esipesumenetelmät. Näihin menettelytapoihin tulee sisältyä erityiset vaatimukset säiliöiden pesumenetelmien sekä kunkin aluksen varustuksen käyttöä varten, ja niissä tulee olla seuraavat:

.1 käytettävien puhdistuslaitteiden sijaintipaikat;
.2 jätteiden pumppaustapa;
.3 kuumapesua koskevat vaatimukset;
.4 puhdistuslaitteen pesujaksojen lukumäärä (tai aika); ja
.5 alhaisimmat käyttöpaineet.

ADDENDUM B

PREWASH PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain prewash procedures based on appendix 6 of Annex II. These procedures shall contain specific requirements for the use of the tank washing arrangements and equipment provided on the particular ship and include the following:
.1 cleaning machine positions to be used;
.2 slops pumping out procedure;
.3 requirements for hot washing;
.4 number of cycles of cleaning machine (or time); and
.5 minimum operating pressures.

C LIITE

TUULETUSMENETELMÄT

Ohjekirjan tässä liitteessä tulee olla I liitteen 7 lisäykseen perustuvat tuuletusmenetelmät. Näihin menetelmiin tulee sisältyä erityiset vaatimukset alukseen asennettua lastisäiliöiden tuuletusjärjestelmää tai laitteistoa varten, ja niissä tulee olla seuraavat:

.1 käytettävät tuuletuspaikat;
.2 tuuletinten vähimmäisvirtaus tai nopeus;
.3 suoritustavat lastin putkijohtoja, pumppuja, suodattimia jne. varten; ja
.4 suoritustavat sen varmistamiseksi, että säiliöt ovat kuivat tuuletuksen päätyttyä.

ADDENDUM C

VENTILATION PROCEDURES

This addendum to the Manual shall contain ventilation procedures based on appendix 7 of Annex II. The procedures shall contain specific requirements for the use of the cargo tank ventilation system, or equipment, fitted on the particular ship and shall include the following:
.1 ventilation positions to be used;
.2 minimum flow or speed of fans;
.3 procedures for ventilating cargo pipeline, pumps, filters, etc.; and
.4 procedures for ensuring that tanks are dry on completion.

D LIITE – HALLINNON VAATIMAT TAI HYVÄKSYMÄT LISÄTIEDOT JA TOIMINNALLISET VAATIMUKSET

V LISÄYS

LASTISÄILIÖIDEN, PUMPPUJEN JA NIIDEN PUTKISTOJEN JÄTEMÄÄRIEN ARVIOINTI

1 Johdanto

1.1 Tarkoitus

1.1.1 Tämän lisäyksen tarkoituksena on määrittää menettelytapa lastinpumppausjärjestelmien tehokkuuden testausta varten.

1.2 Tausta

1.2.1 Se, onko säiliön pumppausjärjestelmä 12 säännön 1, 2 tai 3 kappaleen mukainen, määritetään tämän lisäyksen 3 luvussa esitetyn menetelmän mukaisella testillä. Mitatusta määrästä käytetään nimitystä ”tyhjennysmäärä”. Kunkin säiliön tyhjennysmäärä tulee merkitä aluksen ohjekirjaan.

1.2.2 Kun yhden säiliön tyhjennysmäärä on määritelty, hallinto voi käyttää määriteltyjä määriä muiden samanlaisten säiliöiden kohdalla edellyttäen, että hallinto toteaa kyseisen säiliön pumppausjärjestelmän olevan samanlainen ja toimivan kunnolla.

2 Suunnitteluperusteet ja suorituskykytesti

2.1 Lastin pumppausjärjestelmät tulisi suunnitella vastaamaan II liitteen 12 säännössä eriteltyjä hallinnon toteamia säiliö ja putkistokohtaisia jätteiden enimmäismääriä.

2.2 Lastin pumppausjärjestelmien suorituskyky tulee todistaa 12 säännön 5 kappaleen mukaisesti vedellä testaten. Tällaisten vesitestien tulee mittauksissa osoittaa, että järjestelmä täyttää 12 säännön vaatimukset. Säiliötä kohden sallitaan 12 säännön 1 ja 2 kappaleen mukaisesti 50 litran mittapoikkeama.

ADDENDUM D – ADDITIONAL INFORMATION AND OPERATIONAL INSTRUCTIONS REQUIRED OR ACCEPTED BY THE ADMINISTRATION

APPENDIX 5

ASSESSMENT OF RESIDUE QUANTITIES IN CARGO TANKS, PUMPS AND ASSOCIATED PIPING

1 Introduction

1.1 Purpose

1.1.1 The purpose of this appendix is to provide the procedure for testing the efficiency of cargo pumping systems.

1.2 Background

1.2.1 The ability of the pumping system of a tank to comply with regulation 12.1, 12.2 or 12.3 is determined by performing a test in accordance with the procedure set out in section 3 of this appendix. The quantity measured is termed the “stripping quantity”. The stripping quantity of each tank shall be recorded in the ship’s Manual.

1.2.2 After having determined the stripping quantity of one tank, the Administration may use the determined quantities for a similar tank, provided the Administration is satisfied that the pumping system in that tank is similar and operating properly.

2 Design criteria and performance test

2.1 The cargo pumping systems should be designed to meet the required maximum amount of residue per tank and associated piping as specified in regulation 12 of Annex II to the satisfaction of the Administration.

2.2 In accordance with regulation 12.5 the cargo pumping systems shall be tested with water to prove their performance. Such water tests shall, by measurement, show that the system meets the requirements of regulation 12. In respect of regulations 12.1 and 12.2 a tolerance of 50 litres per tank is acceptable.

3 Suorituskykytesti vedellä

3.1 Testausolosuhteet

3.1.1 Aluksen viippauksen ja kallistuksen tulee mahdollistaa suotuisa viemäröinti tyhjennyspisteeseen. Vesitestin aikana aluksen viippauksen tulee olla enintään 3° perässä, ja aluksen kallistuksen tulee olla korkeintaan 1°.

3.1.2 Vesitestiä varten valittu viippaus ja kallistus tulee merkitä muistiin. Niiden tulee olla vesitestin aikana käytettävä suotuisa vähimmäisviippaus ja kallistus.

3.1.3 Vesitestin aikana käytettävissä tulee olla keinot pitää yllä vähintään 100 kPA:n vastapaine lastisäiliön purkuyhteessä (katso kaaviot 5-1 ja 5-2).

3.1.4 Vesitestin toteutusaika tulee merkitä muistiin kunkin säiliön osalta ottaen huomioon, että tätä saatetaan joutua muuttamaan seuraavien testien tuloksena.

3.2 Testausmenettely

3.2.1 Varmista, että testattava lastisäiliö ja sen putksto on puhdistettu ja että lastisäiliöön voi turvallisesti mennä.

3.2.2 Täytä lastisäiliö vedellä niin, että siinä on riittävän syvästi vettä normaalien purkamisen päätteeksi tehtävien toimenpiteiden toteuttamiseksi.

3.2.3 Tyhjennä vesi lastisäiliöstä ja sen putkistosta ehdotettujen menettelytapojen mukaisesti.

3.2.4 Kerää kaikki lastisäiliössä ja sen putkistossa jäljellä oleva vesi kalibroituun mittaussäiliöön. Vesijätteet tulee kerätä muun muassa seuraavista kohdista:

.1 lastisäiliön tyhjennyspisteestä ja sen lähettyviltä;

.2 kaikista lastisäiliön pohjan sulkeumaalueilta;

.3 lastipumpun alimmalta tyhjennyskorkeudelta ja

.4 kaikki lastisäiliöön liittyvän putkiston alimmalta tyhjennyskorkeudelta yhteessä olevaan venttiiliin saakka.

3.2.5 Edellä mainitut kerätyt kokonaisvesimäärät määrittelevät lastisäiliön tyhjennys-

3 Water performance test

3.1 Test condition

3.1.1 The ship's trim and list shall be such as to provide favourable drainage to the suction point. During the water test the ship's trim shall not exceed 3° by the stern, and the ship's list shall not exceed 1°.

3.1.2 The trim and list chosen for the water test shall be recorded. This shall be the minimum favourable trim and list used during the water test.

3.1.3 During the water test means shall be provided to maintain a back-pressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold (see figures 5-1 and 5-2).

3.1.4 The time taken to complete the water test shall be recorded for each tank, recognizing that this may need to be amended as a result of subsequent tests.

3.2 Test procedure

3.2.1 Ensure that the cargo tank to be tested and its associated piping have been cleaned and that the cargo tank is safe for entry.

3.2.2 Fill the cargo tank with water to a depth necessary to carry out normal end of unloading procedures.

3.2.3 Discharge and strip water from the cargo tank and its associated piping in accordance with the proposed procedures.

3.2.4 Collect all water remaining in the cargo tank and its associated piping into a calibrated container for measurement. Water residues shall be collected, *inter alia*, from the following points:

.1 the cargo tank suction and its vicinity;

.2 any entrapped areas on the cargo tank bottom;

.3 the low point drain of the cargo pump; and

.4 all low point drains of piping associated with the cargo tank up to the manifold valve.

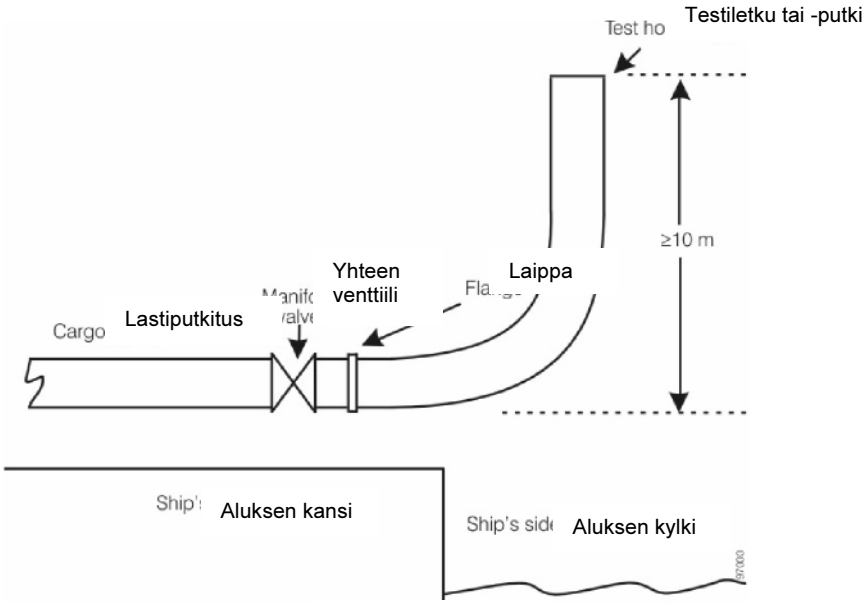
3.2.5 The total water volumes collected above determine the stripping quantity for

määrän.

3.2.6 Niissä tapauksissa, joissa säiliöryhmällä on yhteinen pumppu tai putkisto, yhteiseen järjestelmään (yhteisiin järjestelmiin) liittyvät vesitestissä löytyneet jätteet voidaan jakaa tasan säiliöiden välillä edellyttäen, että aluksen hyväksyttyyn ohjekirjaan tehdään seuraava toiminnallinen rajoitus: ”Tämän ryhmän säiliöitä peräkkäin purettaessa pumppua tai putkistoa ei saa pestä, ennen kuin kaikki ryhmän säiliöt on purettu.”

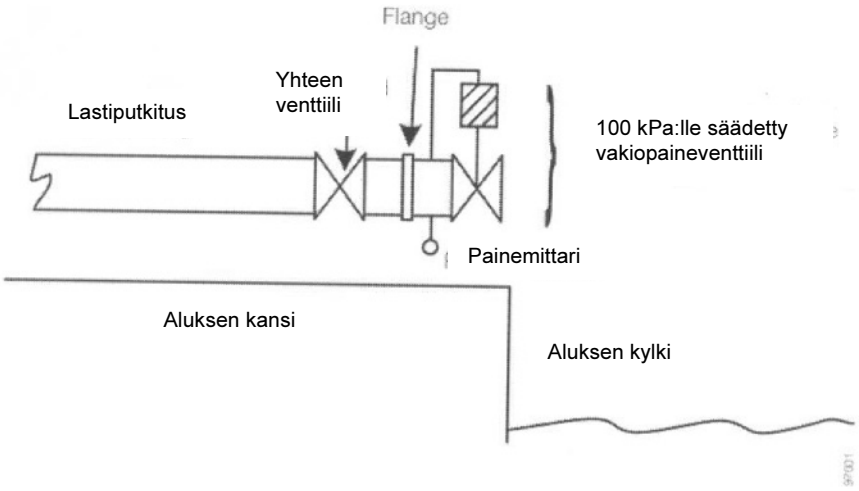
the cargo tank.

3.2.6 Where a group of tanks is served by a common pump or piping, the water test residues associated with the common system(s) may be apportioned equally among the tanks provided that the following operational restriction is included in the ship’s approved Manual: “For sequential unloading of tanks in this group, the pump or piping is not to be washed until all tanks in the group have been unloaded.”



Kaavio 5-1

Laippa



Kaavio 5-2

Yllä olevat kaaviot kuvaavat testijärjestelyjä, joilla lastisäiliön purkuyhteeseen saadaan vähintään 100 kPa:n vastapaine.

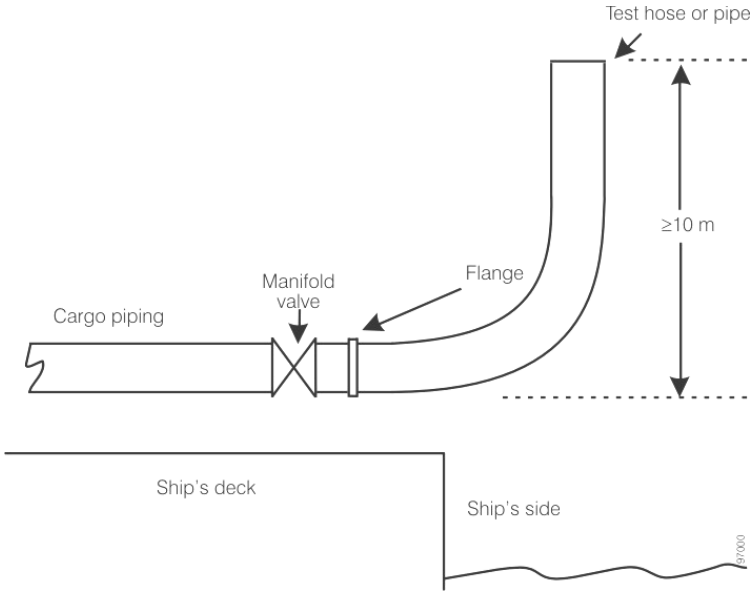


Figure 5-1

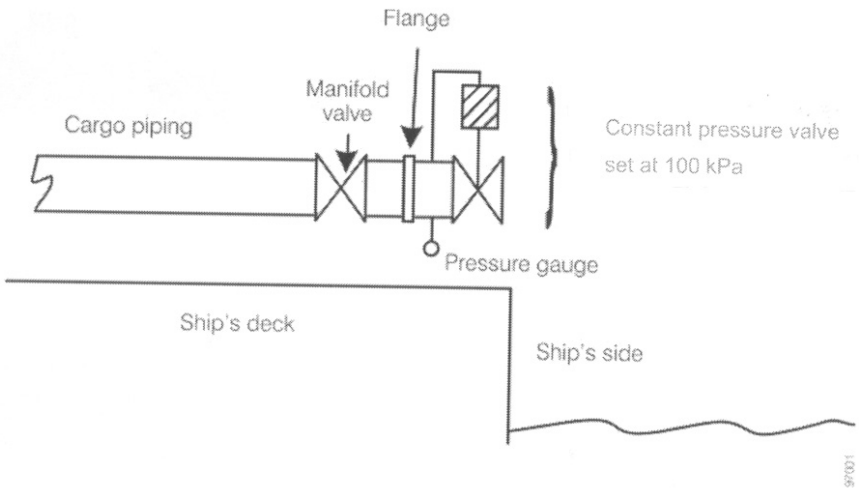


Figure 5-2

The above figures illustrate test arrangements that would provide a backpressure of not less than 100 kPa at the cargo tank's unloading manifold.

VI LISÄYS

ESIPESUMENETELMÄT

A Ennen heinäkuun 1 päivää 1994 rakennetut alukset

Tiettyjen II liitteen vaatimusten täyttäminen edellyttää esipesua. Tässä lisäyksessä selitetään, miten esipesu on tehtävä.

Jähmettymättömien aineiden esipesumenetelmät

1 Säiliöt tulee pestä pyörivällä vesisuihkulla, jota tulee käyttää riittävällä vedenpaineella. Luokan X aineiden kohdalla puhdistuslaitteita tulee käyttää sellaisissa kohdissa, että säiliöiden kaikki pinnat pystytään pesemään. Luokan Y aineiden kohdalla laitteita tarvitsee käyttää vain yhdessä kohdassa.

2 Pesun aikana säiliössä oleva vesimäärä tulee minimoida pumppaamalla jätettä jatkuvasti ulos ja luomalla tyhjennyspisteeseen virtaus (positiivinen kallistus ja viippaus). Ellei tätä ehtoa pystytä täyttämään, pesumenetelmä tulee toistaa kolmesti ja säiliö tyhjentää huolellisesti pesukertojen välissä.

3 Ne aineet, joiden viskositeetti on vähintään 50 mPa 20 °C:n lämpötilassa, tulee pestä kuumalla vedellä (lämpötila vähintään 60 °C), elleivät kyseisten aineiden ominaisuudet vähennä pesun tehoa.

4 Käytettävien puhdistuslaitteiden pesujaksojen lukumäärän tulee olla vähintään taulukon 6-1 mukainen. Puhdistuslaitteen pesujakso määritellään säiliön puhdistuslaitteen kahden peräkkäisen täysin saman suuntauksen väliseksi ajanjaksoksi (koneen pyörähdys 360°).

5 Pesun jälkeen säiliöiden puhdistuslaite (puhdistuslaitteet) tulee pitää toiminnassa riittävän kauan putkijohdon, pumpun ja suodattimen huuhtelemiseksi, ja tyhjentämistä rannalla sijaitseviin vastaanottolaitteistoihin tulee jatkaa, kunnes säiliö on tyhjä.

Jähmettyvien aineiden esipesumenetelmät

1 Säiliöt tulee pestä mahdollisimman pian purkamisen jälkeen. Säiliöt on mahdollisuuksien mukaan lämmitettävä ennen pesua.

2 Jätteet tulee mieluiten poistaa luukuista ja miesaukoista ennen esipesua.

APPENDIX 6

PREWASH PROCEDURES

A For ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet, operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the tank cleaning machine (rotation through 360°).

5 After washing, the tank cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter, and discharge to shore reception facilities shall be continued until the tank is empty.

Prewash procedures for Solidifying Substances

1 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible tanks shall be heated prior to washing.

2 Residues in hatches and manholes shall preferably be removed prior to the prewash.

3 Säiliöt tulee pestä kiertävällä vesisuihkulla, jota tulee käyttää riittävällä vedenpaineella sen varmistamiseksi, että kaikki säiliöiden pinnat saadaan pestyä.

4 Pesun aikana säiliössä oleva vesimäärä tulee minimoida pumppaamalla jätettä jatkuvasti ulos ja luomalla tyhjennyspisteeseen virtaus (positiivinen kallistus ja viippaus). Ellei tätä ehtoa pystytä täyttämään, pesumenettely tulee toistaa kolmesti ja säiliö tyhjentää huolellisesti pesukertojen välissä.

5 Säiliöt tulee pestä kuumalla vedellä (lämpötila vähintään 60 °C), elleivät kyseisten aineiden ominaisuudet vähennä pesun tehoa.

6 Käytettävien puhdistuslaitteiden pesujaksojen lukumäärän tulee olla vähintään taulukon 6-1 mukainen. Puhdistuslaitteen pesujakso määritellään säiliön puhdistuslaitteen kahden peräkkäisen täysin saman suuntauksen väliseksi ajanjaksoksi (koneen pyörähdys 360°).

7 Pesun jälkeen säiliöiden puhdistuslaite (puhdistuslaitteet) tulee pitää toiminnassa riittävän kauan putkijohdon, pumpun ja suodattimen huuhtelemiseksi, ja tyhjentämistä rannalla sijaitseviin vastaanottolaitteistoihin tulee jatkaa, kunnes säiliö on tyhjä.

3 Tanks shall be washed by means of a rotary water jet operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

4 During washing the amount of water in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point (positive list and trim). If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

5 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) unless the properties of such substances make the washing less effective.

6 The number of cycles of the cleaning machine used shall not be less than that specified in table 6-1. A cleaning machine cycle is defined as the period between two consecutive identical orientations of the machine (rotation through 360°).

7 After washing, the cleaning machine(s) shall be kept operating long enough to flush the pipeline, pump and filter,and discharge to shore reception facilities shall be continues until the tank is empty.

Taulukko 6-1 – Kussakin paikassa käytettävien puhdistuslaitteiden pesujaksojen lukumäärä

Aineen luokka	Puhdistuslaitteiden pesujaksojen lukumäärä	
	Jähmettymättömät aineet	Jähmettyvät aineet
Luokka X	1	2
Luokka Y	1/2	1

Table 6-1 – Number of cleaning machine cycles to be used in each location

Category of substance	Number of cleaning machine cycles	
	Non-Solidifying Substances	Solidifying Substances
Category X	1	2
Category Y	1/2	1

B 1 päivänä heinäkuuta 1994 tai sen jälkeen rakennetut alukset ja suositus ennen 1 päivää heinäkuuta 1994 rakennettuja aluksia varten

Tiettyjen II liitteen vaatimusten täyttäminen edellyttää esipesua. Tässä lisäyksessä selitetään, miten esipesu tulee tehdä ja miten käytettävien pesuaineiden vähimmäismäärät tulee määritellä. Pienempiä pesuainemääriä voidaan käyttää hallinnon hyväksymien tosiasiallista asiantilaa koskevien testausten perusteella. Jos vähennetyt määrät hyväksytään, tästä on tehtävä merkintä ohjekirjaan.

Jos esipesuun käytetään jotakin muuta välinettä kuin vettä, sovelletaan 13 säännön 5 kappaleen 1 kohdan määräyksiä.

Jähmettymättömien aineiden esipesumenetelmät ilman kierrätystä

1 Säiliöt tulee pestä pyörivällä suihkulla (pyörivillä suihkuilla), jota (joita) tulee käyttää riittävällä vedenpaineella. Luokan X aineiden kohdalla puhdistuslaitteita tulee käyttää sellaisissa paikoissa, että säiliön kaikki pinnat pystytään pesemään. Luokan Y aineiden kohdalla tarvitsee käyttää vain yhtä kohtaa.

2 Puhdistuksen aikana säiliössä oleva vesimäärä tulee minimoida pumppaamalla jätettä jatkuvasti ulos ja luomalla virtaus tyhjennyspisteeseen. Ellei tätä ehtoa pystytä täyttämään, puhdistus tulee toistaa kolmesti ja säiliö tyhjentää huolellisesti puhdistuskertojen välissä.

3 Ne aineet, joiden viskositeetti on vähintään 50 mPa.s 20 C:n lämpötilassa, tulee pestä kuumalla vedellä (lämpötila vähintään 60 °C), elleivät kyseisten aineiden ominaisuudet vähennä pesun tehoa.

4 Pesuveden määrien tulee olla vähintään 20 kappaleessa mainitut tai 21 kappaleen mukaisesti määritellyt.

5 Esipesun jälkeen säiliöt ja putket tulee tyhjentää huolellisesti.

Jähmettyvien aineiden esipesumenetelmät ilman kierrätystä

6 Säiliöt tulee pestä mahdollisimman pian purkamisen jälkeen. Säiliöt on mahdollisuuksien mukaan lämmitettävä ennen pesua.

B For ships built on or after 1 July 1994 and recommendatory for ships built before 1 July 1994

A prewash procedure is required in order to meet certain Annex II requirements. This appendix explains how these prewash procedures shall be performed and how the minimum volumes of washing media to be used shall be determined. Smaller volumes of washing media may be used based on actual verification testing to the satisfaction of the Administration. Where reduced volumes are approved an entry to that effect must be recorded in the Manual.

If a medium other than water is used for the prewash, the provisions regulation 13.5.1 apply.

Prewash procedures for non-Solidifying Substances without recycling

1 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s), operated at sufficiently high water pressure. In the case of Category X substances cleaning machines shall be operated in such locations that all tank surfaces are washed. In the case of Category Y substances only one location need be used.

2 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by continuously pumping out slops and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times, with thorough stripping of the tank between washings.

3 Those substances which have a viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

4 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

5 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures for Solidifying Substances without recycling

6 Tanks shall be washed as soon as possible after unloading. If possible, tanks should be heated prior to washing.

7 Jätteet tulee mieluiten poistaa luukuista ja aukoista ennen esipesua.

8 Säiliöt tulee pestä kiertävällä vesisuihkulla, jota tulee käyttää riittävällä vedenpaineella sen varmistamiseksi, että säiliöiden kaikki pinnat pystytään pesemään.

9 Pesun aikana säiliössä oleva vesimäärä tulee minimoida pumppaamalla jätettä jatkuvasti ulos ja luomalla virtaus tyhjennyspisteeseen. Ellei tätä ehtoa pystytä täyttämään, pesumenetelmä tulee toistaa kolmesti ja säiliö tyhjentää huolellisesti pesukertojen välissä.

10 Säiliöt tulee pestä kuumalla vedellä (lämpötila vähintään 60 °C), elleivät kyseisten aineiden ominaisuudet vähennä pesun tehoa.

11 Pesuveden määrän tulee olla vähintään 20 kappaleessa mainitut tai 21 kappaleen mukaisesti määritellyt.

12 Esipesun jälkeen säiliöt ja putket tulee tyhjentää huolellisesti.

Esipesu pesuainetta kierrättäen

13 Useamman kuin yhden lastisäiliön pesussa voi käyttää kierrätettyä pesuainetta. Määrää määriteltäessä on asianmukaisesti huomioitava säiliöiden odotettavissa olevat jätemäärät ja se, tehdäänkö alkuhuuhtelu. Ellei riittäviä tietoja saada, lastijätteiden laskettu lopullinen pitoisuus pesuaineessa ei saa ylittää viittä prosenttia nimellisten tyhjennysmäärien perusteella.

14 Kierrätettyä pesuainetta voi käyttää vain samaa tai samankaltaista ainetta sisältäneiden säiliöiden pesuun.

15 Pestävään säiliöön (pestäviin säiliöihin) tulee lisätä jatkuvan pesun mahdollistava riittävä määrä pesuainetta.

16 Säiliöiden kaikki pinnat tulee pestä pyörivällä suihkulla (pyörivillä suihkuilla), jota (joita) tulee käyttää riittävällä vedenpaineella. Pesuaineen voi kierrättää joko samaan säiliöön tai toiseen säiliöön, esim. jätesäiliöön.

17 Pesua tulee jatkaa, kunnes läpi kulkevan aineen kokonaisvirtaus vähintään vastaa 20 kappaleessa annettuja tai 21 kappaleen mu-

7 Residues in hatches and manholes should preferably be removed prior to the prewash.

8 Tanks shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high water pressure and in locations to ensure that all tank surfaces are washed.

9 During washing the amount of liquid in the tank shall be minimized by pumping out slops continuously and promoting flow to the suction point. If this condition cannot be met, the washing procedure shall be repeated three times with thorough stripping of the tank between washings.

10 Tanks shall be washed with hot water (temperature at least 60°C), unless the properties of such substances make the washing less effective.

11 The quantities of wash water used shall not be less than those specified in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

12 After prewashing the tanks and lines shall be thoroughly stripped.

Prewash procedures with recycling of washing medium

13 Washing with a recycled washing medium may be adopted for the purpose of washing more than one cargo tank. In determining the quantity, due regard must be given to the expected amount of residues in the tanks and the properties of the washing medium and whether any initial rinse or flushing is employed. Unless sufficient data are provided, the calculated end concentration of cargo residues in the washing medium shall not exceed 5% based on nominal stripping quantities.

14 The recycled washing medium shall only be used for washing tanks having contained the same or similar substance.

15 A quantity of washing medium sufficient to allow continuous washing shall be added to the tank or tanks to be washed.

16 All tank surfaces shall be washed by means of a rotary jet(s) operated at sufficiently high pressure. The recycling of the washing medium may either be within the tank to be washed or via another tank, e.g. a slop tank.

17 The washing shall be continued until the accumulated throughput is not less than that corresponding to the relevant quantities given

kaisesti määritettyjä asiaankuuluvia määriä.

18 Jähmettyvät aineet ja ne aineet, joiden viskositeetti on vähintään 50 mPa.s 20 °C:n lämpötilassa, tulee pestä kuumalla vedellä (lämpötila vähintään 60 °C) niissä tapauksissa, joissa vettä käytetään pesuaineena, elleivät kyseisten aineiden ominaisuudet vähennä pesun tehoa.

19 Kun säiliö on pesty kierrätetyllä pesuaineella 17 kappaleessa määritetyssä laajuudessa, puhdistusliuos tulee poistaa ja säiliö tyhjentää huolellisesti. Tämän jälkeen säiliö tulee huuhdella puhtaalla pesuaineella jatkuvasti viemäröiden, ja pesuaine tulee tyhjentää vastaanottolaitteistoon. Huuhdeltaessa on vähintään huuhdeltava säiliön pohja, ja sen on riitettävä putkijohtojen, pumpun ja suodattimen huuhteluun.

Esipesussa käytettävän veden vähimmäismäärä

20 Esipesussa käytettävän veden vähimmäismäärän määrittelyyn vaikuttavat nestemäisten haitallisten aineiden jäänteiden määrä säiliössä, säiliön koko, lastin ominaisuudet, minkä tahansa seuraavan poistoveden sallittu pitoisuus ja toiminta-alue. Vähimmäismäärä lasketaan seuraavalla yhtälöllä:

$Q=k(15r^{0,8} + 5r^{0,7} \times V/1000)$

missä

Q = tarvittava vähimmäismäärä (m^3)

r = säiliökohtainen jätteen määrä (m^3). r:n arvo on varsinaisessa tyhjennyksen tehokkuustestissä saatu arvo, jonka tulee kuitenkin olla vähintään 0,100 m^3 vähintään 500 m^3:n suuruisen säiliön kohdalla ja 0,040 m3 enintään 100 m^3:n suuruisen säiliön kohdalla. 100 m^3 – 500 m^3:n suuruisten säiliöiden kohdalla laskelmissa käytettävä r:n sallittu vähimmäisarvo saadaan lineaarisella interpolaatiolla.

Luokan X aineiden kohdalla r:n arvo joko määritellään ohjekirjan mukaisten tyhjennystestien perusteella edellä mainitut alarajat huomioon ottaen tai otaksutaan 0,9 kuutiometriksi.

V = säiliön tilavuus (m^3)

k = tekijä, jolla on seuraavat arvot:

Luokka X, jähmettymätön, matalaviskoosinen aine, k = 1,2

in paragraph 20 or determined according to paragraph 21.

18 Solidifying Substances and substances with viscosity equal to or greater than 50 mPa.s at 20°C shall be washed with hot water (temperature at least 60°C) when water is used as the washing medium, unless the properties of such substances make the washing less effective.

19 After completing the tank washing with recycling to the extent specified in paragraph 17, the washing medium shall be discharged and the tank thoroughly stripped. Thereafter, the tank shall be subjected to a rinse, using clean washing medium, with continuous drainage and discharged to a reception facility. The rinse shall as a minimum cover the tank bottom and be sufficient to flush the pipelines, pump and filter.

Minimum quantity of water to be used in a prewash

20 The minimum quantity of water to be used in a prewash is determined by the residual quantity of noxious liquid substance in the tank, the tank size, the cargo properties, the permitted concentration in any subsequent wash water effluent, and the area of operation. The minimum quantity is given by the following formula:

$Q=k(15r^{0.8} + 5r^{0.7} \times V/1000)$

where

Q = the required minimum quantity in m^3

r = the residual quantity per tank in m^3. The value of r shall be the value demonstrated in the actual stripping efficiency test, but shall not be taken lower than 0.100 m^3 for a tank volume of 500 m^3 and above and 0.040 m^3 for a tank volume of 100 m^3 and below. For tank sizes between 100 m^3 and 500 m^3 the minimum value of r allowed to be used in the calculations is obtained by linear interpolation.

For Category X substances the value of r shall either be determined based on stripping tests according to the Manual, observing the lower limits as given above, or be taken to be 0.9 m^3.

V = tank volume in m^3

k = a factor having values as follows:

Category X, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance, k = 1.2

Luokka X, jähmettyvä tai korkeaviskoosinen aine, k = 2,4

Luokka Y, jähmettymätön, matalaviskoosinen aine, k = 0,5
Luokka Y, jähmettyvä tai korkeaviskoosinen aine, k = 1,0

Category X, Solidifying or High-Viscosity Substance, k = 2.4

Category Y, non-Solidifying, Low-Viscosity Substance, k = 0.5
Category Y, Solidifying or High-Viscosity Substance, k = 1.0

Alla olevan taulukon arvot on laskettu käyttäen kaavaa, jossa k:n kerroin on 1 ja jota voi käyttää helppotajuisena viiteaineistona.

Tyhjennysmäärä (m3)		**Säiliön tilavuus (m^3)**	
	100	**500**	**3000**
<0,04	1,2	2,9	5,4
0,10	2,5	2,9	5,4
0,30	5,9	6,8	12,2
0,90	14,3	16,1	27,7

The table below is calculated using the formula with a k factor of 1 and may be used as an easy reference.

Stripping quantity (m3)	**Tank volume (m3)**		
	100	**500**	**3000**
≤0.04	1.2	2.9	5.4
.10	2.5	2.9	5.4
.30	5.9	6.8	12.2
.90	14.3	16.1	27.7

21 Tarkistustestaus 20 kappaleessa mainittuja esipesumääriä alhaisempien esipesumäärien hyväksymiseksi voidaan tehdä hallinnon hyväksymällä tavalla sen osoittamiseksi, että 13 säännön vaatimukset täyttyvät ottaen huomioon ne aineet, joita kuljettamaan alus on sertifioitu. Näin todennettua esipesumäärää tulee mukauttaa muihin esipesuolosuhteisiin käyttämällä 20 kappaleessa määriteltyä k-kerrointa.

21 Verification testing for approval of prewash volumes lower than those given in paragraph 20 may be carried out to the satisfaction of the Administration to prove that the requirements of regulation 13 are met, taking into account the substances the ship is certified to carry. The prewash volume so verified shall be adjusted for other prewash conditions by application of the factor k as defined in paragraph 20.

VII LISÄYS

TUULETUS

1 Sellaisten aineiden lastijätteet, joiden höyrynpaine ylittää 5 KPa 20 °C:n lämpöti-

APPENDIX 7

VENTILATION PROCEDURES

1 Cargo residues of substances with a vapour pressure greater than 5 KPa at 20°C

lassa, voidaan poistaa lastisäiliöstä tuulettamalla.

2 Ennen kuin haitallisten nestemäisten aineiden jätteet tuuletetaan säiliöstä, lastin syttyvyyteen ja myrkyllisyyteen liittyvät turvallisuusvaarat on otettava huomioon. Turvallisuusnäkökohtien osalta tulee tutustua lastisäiliöiden aukkoja koskeviin SOLAS 74 – sopimuksen, sellaisena kun se on muutettuna toiminnallisiin vaatimuksiin, kansainväliseen kemikaalialussäännöstöön, kemikaalialussäännöstöön sekä Kansainvälisen merenkulkukamarin (ICS) Tanker Safety Guide (Chemicals) turvallisuusohjeisiin.

3 Myös satamaviranomaisilla saattaa olla lastisäiliöiden tuuletukseen liittyviä sääntöjä.

4 Lastijätteiden tuuletuksen suoritustavat ovat seuraavat:

.1 putkijohdot tulee viemäröidä ja lisäksi tyhjentää nesteistä tuuletuslaitteiden avulla;

.2 aluksen kallistus ja viippaus tulee mukauttaa mahdollisimman alhaisille tasoille, jotta jätteiden haihtuminen säiliöistä tehostuu;

.3 tulee käyttää tuuletuslaitteita, joiden tuottamat ilmasuihkut voivat yltää säiliön pohjalle. Kaaviota 7-1 voi käyttää määrätyn syvyisen säiliön tuulettamiseen käytettävän tuuletuslaitteiston tarkoituksenmukaisuuden arviointiin;

.4 tuuletuslaitteet tulee sijoittaa säiliön aukkoon lähimmäksi säiliön likakaivoa tai tyhjennyspistettä;

.5 tuuletuslaitteet tulee mahdollisuuksien mukaan sijoittaa niin, että ilmasuihku kohdistuu säiliön likakaivoon tai tyhjennyspisteeseen ja että ilmasuihkun tunkeutumista säiliön rakenne-elementteihin voidaan välttää niin paljon kuin mahdollista; ja

.6 tuuletusta tulee jatkaa, kunnes säiliössä ei enää havaita näkyviä nesteen jäännöksiä. Tämä tarkastetaan silmämääräisesti tai vastaavalla menetelmällä.

may be removed from a cargo tank by ventilation.

2 Before residues of Noxious Liquid Substances are ventilated from a tank the safety hazards relating to cargo flammability and toxicity shall be considered. With regard to safety aspects, the operational requirements for openings in cargo tanks in SOLAS 74, as amended, the International Bulk Chemical Code, the Bulk Chemical Code, and the ventilation procedures in the International Chamber of Shipping (ICS) Tanker Safety Guide (Chemicals) should be consulted.

3 Port authorities may also have regulations on cargo tank ventilation.

4 The procedures for ventilation of cargo residues from a tank are as follows:

.1 the pipelines shall be drained and further cleared of liquid by means of ventilation equipment;

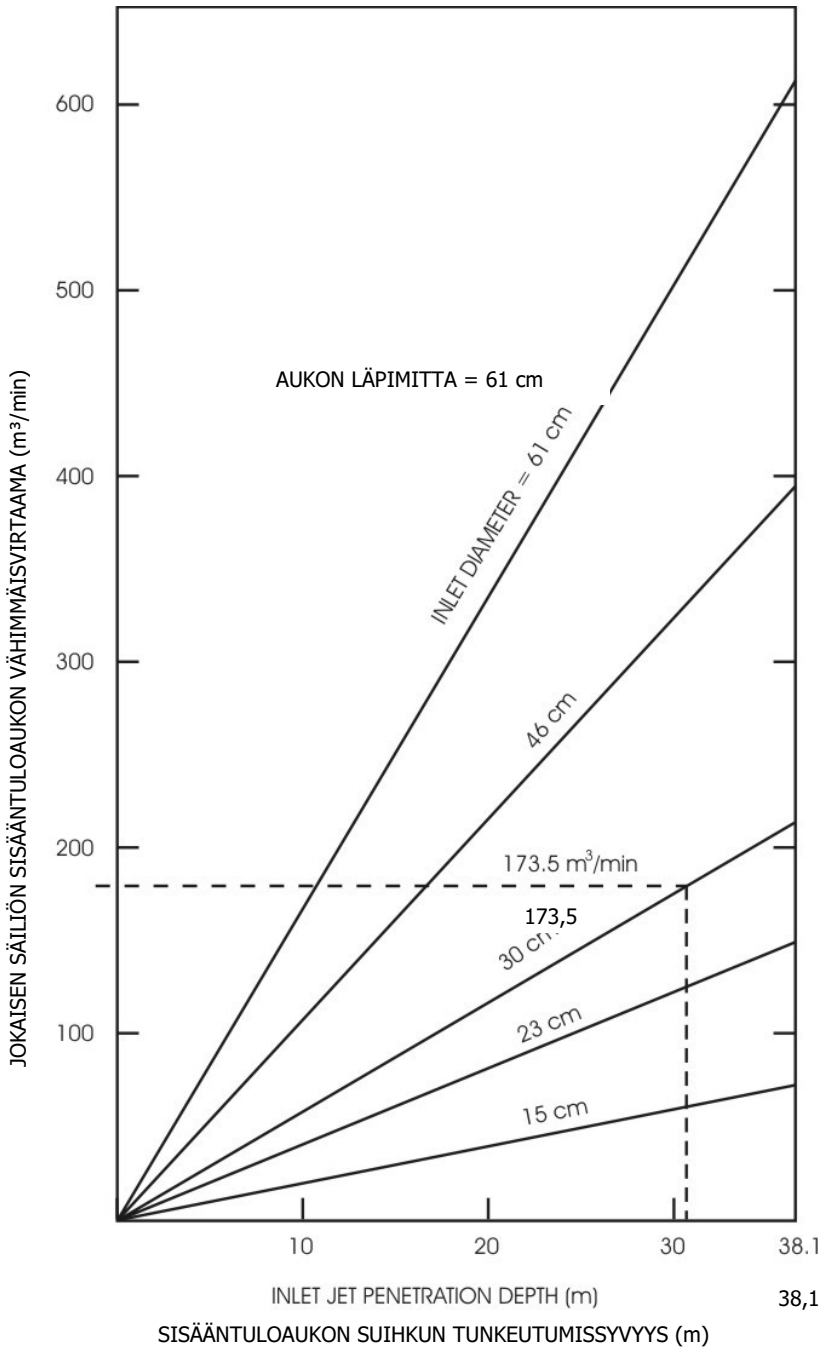
.2 the list and trim shall be adjusted to the minimum levels possible so that evaporation of residues in the tank is enhanced;

.3 ventilation equipment producing an airjet which can reach the tank bottom shall be used. Figure 7-1 could be used to evaluate the adequacy of ventilation equipment used for ventilating a tank of a given depth;

.4 ventilation equipment shall be placed in the tank opening closest to the tank sump or suction point;

.5 ventilation equipment shall, when practicable, be positioned so that the airjet is directed at the tank sump or suction point and impingement of the airjet on tank structural members is to be avoided as much as possible; and

.6 ventilation shall continue until no visible remains of liquid can be observed in the tank. This shall be verified by a visual examination or an equivalent method.



Kaavio 7–1. Vähimmäisvirtaus suihkun tunkeutumissyvyyden funktiona. Suihkun tunkeutuvuutta tulee verrata säiliön korkeuteen.

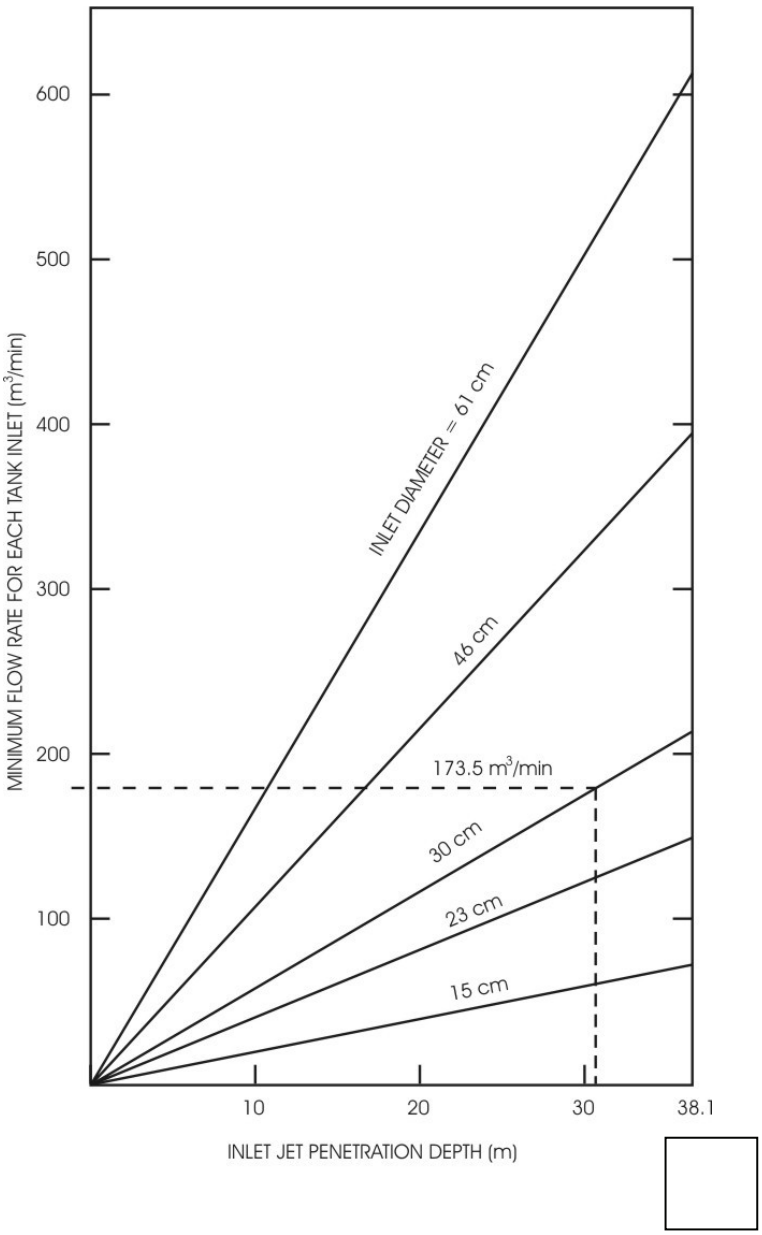


Figure 7–1. Minimum flow rate as a function of jet penetration depth. Jet penetration depth shall be compared against tank height.

[1] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla A.787(19), Procedures for Port State Control, hyväksyttyihin satamavaltion valvonnan menettelytapoihin sellaisina kuin ne ovat päätöslauselmalla A.882(21) muutettuina; katso IMO:n julkaisu, myyntinumero IMO-650E.

[2] Tässä viitataan järjestön yleiskokouksen päätöslauselmalla A.393(X) hyväksymään Recommendation on International Performance and Test Specification for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters -suositukseen, meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.60(33) hyväksymiin Guidelines and specifications for Pollution Prevention equipment for Machinery space Bilges of Ships -ohjeisiin ja erittelyihin tai meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.107(49) hyväksymiin Revised guidelines and specification for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships -ohjeisiin ja erittelyihin.

[3] Ennen 2 päivää lokakuuta 1986 rakennettuihin öljysäiliöaluksiin asennettujen öljypitoisuusmittareiden kohdalla viitataan järjestön päätöslauselmalla A.393 (X) hyväksymään Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters -suositukseen. 2 päivänä lokakuuta 1986 tai sen jälkeen rakennettuihin öljysäiliöaluksiin asennettuihin tyhjennyksen tarkkailu- ja valvontajärjestelmään kuuluvien öljypitoisuusmittareiden kohdalla viitataan järjestön A.586(14) -päätöslauselmallaan hyväksymiin Guidelines and specifications for oil disharge monitoring and control systems for oil tankers -ohjeisiin ja erittelyihin. Niihin öljysäiliöaluksiin, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä tammikuuta 2005 tai sen jälkeen, viitataan järjestön MEPC.108(49) -päätöslauselmallaan hyväksymiin Revised Guidelines and specifications -ohjeisiin ja erittelyihin.

[4] Katso päätöslauselma A.495(XII) käsikirjan normitetun mallin osalta.

[5] Tässä viitataan järjestön meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.110(49) hy-

[1] Refer to the Procedures for port State control, adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by resolution A.882(21); see IMO publication, sales No. IMO-650E.

[2] Refer to the Recommendation on International Performance and Test Specification for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters, adopted by the Organization by Assembly resolution A.393(X), or the Guidelines and specifications for Pollution Prevention equipment for Machinery space Bilges of Ships, adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.60(33), or the revised guidelines and specification for pollution prevention equipment for machinery space bilges of ships, adopted by the Marine Environment Protection Committee by resolution MEPC.107(49).

[3] For oil content meters installed on oil tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14). For oil content meters installed on oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 1 January 2005, refer to the Revised Guidelines and specifications adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

[4] See resolution A.495(XII) for the standard format of the Manual.

[5] Refer to the Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and

väksymiin Revised Interim Guidelines for the approval of alternative methods of design and construction of oil tankers -ohjeisiin.

[6] Tässä viitataan American Society for Testing and Material's Standard Test Method (Designation D86) -testausmenetelmään.

[7] Tässä viitataan American Society for Testing Materials -järjestön polttoöljyn määrityksen numero 4 (Designation D396) mukaiseen tai sitä raskaampaan polttoöljyyn.

[8] Symmetristen säiliöjärjestelyjen kohdalla vaurioita tarkastellaan ainoastaan aluksen yhdellä kyljellä, jolloin kaikki y-ulottuvuudet tulee mitata tältä samalta kyljeltä. Epäsymmetristen järjestelyjen kohdalla viitataan järjestön päätöslauselmalla MEPC.122(52) hyväksyttyyn Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance -huomautuksiin.

[9] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla MEPC.122(52) hyväksymiin Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance -huomautuksiin.

[10] θ_f on kallistuskulma, jossa rungon kansirakenteiden ne aukot, joita ei voi sulkea säätiiviisti, jäävät veden alle. Tätä edellytystä sovellettaessa niitä pieniä aukkoja, joiden kautta asteittaista vedellä täyttymistä ei voi tapahtua, ei tarvitse pitää avoimina.

[11] Osittain täytettyjen osastojen täyttyvyyden tulee olla yhdenmukainen osastossa kuljetetun nestemäärän kanssa. Aina, kun nesteitä sisältävä säiliö vaurioituu, oletetaan, että kyseisen osaston sisältö menetetään täysin ja että kyseisen säiliön korvaa suolavesi lopullisen tasapainopisteen korkeudelle saakka.

[12] Katso yhdenmukaiset tulkinnat, lisäys 4.

[13] Ennen 2 päivänä lokakuuta 1986 rakennettuihin öljysäiliöaluksiin asennettujen öljypitoisuusmittareiden kohdalla viitataan järjestön päätöslauselmalla A.393(X) hyväksyttyihin suositukseen öljynsekaisen veden erotuslaitteiston ja öljypitoi-

construction of oil tankers adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.110(49).

[6] Refer to the American Society for Testing and Material's Standard Test Method (Designation D86).

[7] Refer to the American Society for Testing and Material's Specification for Number Four Fuel Oil (Designation D396) or heavier.

[8] For symmetrical tank arrangements, damages are considered for one side of the ship only, in which case all "y" dimensions are to be measured from that same side. For asymmetrical arrangements refer to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52).

[9] Refer to the Explanatory Notes on matters related to the accidental oil outflow performance, adopted by the Organization by resolution MEPC.122(52).

[10] θ f is the angle of heel at which openings in the hull superstructures or deckhouses which cannot be closed weather tight, immerse. In applying this criterion, small openings through which progressive flooding cannot take place need not be considered as open.

[11] The permeability of partially filled compartments shall be consistent with the amount of liquid carried in the compartment. Whenever damage penetrates a tank containing liquids, it shall be assumed that the contents are completely lost from that compartment and replaced by salt water up to the level of the final plane of equilibrium.

[12] See appendix 4 to Unified Interpretations.

[13] For oil content meters installed on oil tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the

suusmittareiden kansainvälisistä suoritus- ja koestusmääräyksistä. 2 päivänä lokakuuta 1986 tai sen jälkeen rakennettuihin öljysäiliöaluksiin öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmän osana asennettujen öljypitoisuusmittareiden kohdalla viitataan järjestön päätöslauselmalla A.586(14) hyväksyttyihin Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers -ohjeisiin ja erittelyihin. Öljysäiliöaluksiin, joiden köli lasketaan tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä tammikuuta 2005 tai sen jälkeen, öljyn tyhjentämisen seuranta- ja valvontajärjestelmän osana asennettujen öljypitoisuusmittareiden kohdalla viitataan järjestön päätöslauselmalla MEPC.108(49) hyväksyttyihin Revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers -ohjeisiin ja erittelyihin.

Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on oil tankers the keel of which are laid or which are in a similar stage of construction on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

[14] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla A.496 (XII) hyväksyttyihin Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers -ohjeisiin ja erittelyihin, järjestön päätöslauselmalla A.586(14) hyväksyttyihin Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers -ohjeisiin ja erittelyihin tai järjestön päätöslauselmalla MEPC.108(49) hyväksyttyihin Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers -ohjeisiin ja erittelyihin soveltuvin osin.

[14] Refer to the Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A.496 (XII) or the Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14), or the Revised Guidelines and Specifications for Oil Discharge Monitoring and Control Systems for Oil Tankers adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49) as applicable.

[15] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla MEPC.5(XIII) hyväksyttyihin Specifications for Oil/Water Interface Detectors -erittelyihin.

[15] Refer to the Specifications for Oil/Water Interface Detectors adopted by the Organization by resolution MEPC.5(XIII).

[16] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla A.446(XI) hyväksyttyihin ja järjestön päätöslauselmalla A.497(XII) muutettuihin sekä edelleen päätöslauselmalla A.897(21) muutettuihin Revised Specifications for the Design, operation and control of crude oil washing systems -erittelyihin.

[16] Refer to the revised Specifications for the design, operation and control of crude oil washing systems adopted by the Organization by resolution A.446(XI) and amended by the Organization by resolution A.497(XII) and as further amended by resolution A.897(21).

[17] Tässä viitataan 38 säännön 6 kappaleeseen.

[17] Refer to regulation 38.6

[18] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla MEPC.3(XII) hyväksymään ja päätöslauselmalla MEPC.81(43) muuttamaan Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment

[18] Refer to the Standard Format of the Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution

Manual -malliin.

[19] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla MEPC.54(32) hyväksyttyihin ja päätöslauselmalla MEPC.86(44) muutettuihin Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans -ohjeisiin.

[20] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla A.851(20) hyväksyttyihin General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants -periaatteisiin.

[21] Katso päätöslauselma MEPC.83(44) ”Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities”.

[22] Katso päätöslauselma MEPC.83(44) ”Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities”.

[23] Tässä viitataan päätöslauselmaan MEPC …(..) ”Guidelines for the application of MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs.”

[24] Öljyluettelo ei välttämättä ole täydellinen.

[25] Aluksen tiedot voidaan vaihtoehtoisesti merkitä vaakasuoriin ruutuihin.

[26] Öljysäiliöaluksille.

[27] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla A.600(15) hyväksyttyihin IMO Ship Identification Number Scheme -järjestelmään.

[28]Tarpeeton ylipyyhitään.

[29] Merkitään hallinnon yleissopimuksen I liitteen 10 säännön 1 kappaleen mukaisesti erittelemä viimeinen voimassaolopäivä, jonka päiväyksen tulee vastata yleissopimuksen I liitteen 1 säännön 27 kappaleessa määriteltyä vuosipäivää, ellei sitä ole muutettu yleissopimuksen I liitteen 10 säännön 8 kappaleen mukaisesti.

MEPC.3(XII), as amended by resolution MEPC.81(43).

[19] Refer to the Guidelines for the development of shipboard oil pollution emergency plans adopted by theOrganization by resolution MEPC.54(32) as amended by resolution MEPC.86(44).

[20] Refer to the General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20).

[21] See resolution MEPC.83(44) “Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities”.

[22] See resolution MEPC.83(44) “Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities”.

[23] Refer to resolution MEPC …(..) “Guidelines for the application of MARPOL Annex I requirements to FPSOs and FSUs.”

[24] This list of oils shall not necessarily be considered as comprehensive.

[25] Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[26] For oil tankers

[27] Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

[28] Delete as appropriate

[29] Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with regulation 10.1 of Annex I of the Convention. The day and the month of this day correspond to the anniversary date as defined in regulation 1.27 of Annex I of the Convention, unless amended in accordance with regulation 10.8 of Annex I of the Convention.

[30] Tarpeeton ylipyyhitään.

[31] Tarpeeton ylipyyhitään.

[32] Tarpeeton ylipyyhitään.

[33] Tässä viitataan järjestön 14 päivänä marraskuuta 1977 päätöslauselmalla A.393(X) hyväksyttyyn Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters -suositukseen, joka korvasi päätöslauselman A.233(VII). Lisäksi viitataan järjestön meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.60(33) hyväksyttyyn Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges -suositukseen, joka tuli voimaan 6 päivänä heinäkuuta 1993 ja korvasi päätöslauselmat A.393(X) ja A.444(XI) (katso IMO sales publication IMO-646E), ja järjestön meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.107(49) hyväksyttyihin Revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships -ohjeisiin, jotka tulivat voimaan 1 päivänä tammikuuta 2005 ja jotka korvasivat päätöslauselmat MEPC.60(33), A.393(X) ja A.444(XI)

[34] Yleissopimuksessa ei vaadita pilssivesisäiliö(i)tä, joten 3 kappaleen 3 kohdan taulukon merkinnät ovat vapaaehtoisia.

[35] Tässä viitataan järjestön 14 päivänä marraskuuta 1977 päätöslauselmalla A.393(X) hyväksyttyyn Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters -suositukseen, joka korvasi päätöslauselman A.233(VII). Lisäksi viitataan järjestön meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.60(33) hyväksymään Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges -suositukseen, joka tuli voimaan 6 päivänä heinäkuuta 1993 ja korvasi päätöslauselmat A.393(X) ja A.444(XI) (katso IMO sales publication IMO-646E), ja järjestön meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.107(49) hyväksymiin Revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships -ohjeisiin, jotka tulivat voimaan 1 päivänä

[30] Delete as appropriate.

[31] Delete as appropriate

[32] Delete as appropriate

[33] Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI)(see IMO sales publication IMO-646E); and to the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.107(49) which, effective on 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI)

[34] Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

[35] Refer to the Recommendation on international performance and test specifications of oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization on 14 November 1977 by resolution A.393(X), which superseded resolution A.233(VII). Further reference is made to the Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery space bilges adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.60(33), which, effective on 6 July 1993, superseded resolutions A.393(X) and A.444(XI)(see IMO sales publication IMO-646E); and to the revised Guidelines and specifications for pollution prevention equipment for machinery spaces of ships adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.107(49) which,

tammikuuta 2005 ja jotka korvasivat päätöslauselmat MEPC.60(33), A.393(X) ja A.444(XI)

[36] Yleissopimuksessa ei vaadita pilssivesisäiliö(i)tä, joten 3 kappaleen 3 kohdan taulukon merkinnät ovat vapaaehtoisia.

[37] Öljysäiliöalukset, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 2 päivänä lokakuuta 1986 tai sen jälkeen, on oltava päätöslauselman A.586(14) (katso IMO:n myyntijulkaisu IMO-646E) mukaisesti hyväksytty järjestelmä.

[38] Öljysäiliöalukset, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä tammikuuta 2005 tai sen jälkeen, on oltava päätöslauselman MEPC.108(49) mukaisesti hyväksytty järjestelmä.

[39] Ennen 2 päivänä lokakuuta 1986 rakennettuihin öljysäiliöaluksiin asennettujen öljypitoisuusmittareiden kohdalla viitataan järjestön päätöslauselmalla A.393(X) hyväksyttyyn Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters -suositukseen. 2 päivänä lokakuuta 1986 tai sen jälkeen rakennettuihin öljysäiliöaluksiin tyhjentämisen valvonta- ja seurantajärjestelmän osana asennettujen öljypitoisuusmittareiden kohdalla viitataan järjestön päätöslauselmalla A.586(14) (katso IMO:n myyntijulkaisu IMO-646E) hyväksyttyihin Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers -ohjeisiin ja erittelyihin. Niihin säiliöaluksiin, joiden köli on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1 päivänä tammikuuta 2005 tai sen jälkeen, tyhjentämisen valvonta- ja seurantajärjestelmän osana asennettujen öljypitoisuusmittareiden kohdalla viitataan järjestön päätöslauselmalla MEPC.108(49) hyväksymiin Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers -ohjeisiin ja erittelyihin.

[40] Tässä viitataan järjestön meriympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.5(XIII) (katso IMO:n myyntijulkaisu IMO-646E) hyväksyttyyn Specification for oil/water interface detectors -eritelmään.

effective on 1 January 2005, superseded resolutions MEPC.60(33), A.393(X) and A.444(XI)

[36] Bilge water holding tank(s) are not required by the Convention, entries in the table under paragraph 3.3 are voluntary.

[37] Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 2 October 1986 should be fitted with a system approved under resolution A.586(14); see IMO sales publication IMO-646E.

[38] Oil tankers the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after 1 January 2005 should be fitted with a system approved under resolution MEPC.108(49).

[39] For oil content meters installed on tankers built prior to 2 October 1986, refer to the Recommendation on international performance and test specifications for oily-water separating equipment and oil content meters adopted by the Organization by resolution A.393(X). For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers built on or after 2 October 1986, refer to the Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution A.586(14); see IMO sales publication IMO-646E. For oil content meters as part of discharge monitoring and control systems installed on tankers the keel of which are laid or are in a similar stage of construction on or after 1 January 2005, refer to the revised Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers adopted by the Organization by resolution MEPC.108(49).

[40] Refer to the Specification for oil/water interface detectors adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.5(XIII);

[41] Mainitaan vain ne aukot, joita voidaan valvoa.

[42] IOPP-todistuskirjan liitteen A ja B lomakkeiden 3.1 kohdassa luetellut lietettä (sludge) varten käytetyt säiliöt.

[43] Aluksen päällikön tulisi hankkia vastaanottajalta, joihin lasketaan proomut ja säiliöautot, kuitti tai todistus, josta yksityiskohtaisesti ilmenee siirretyn pesuveden, likaisen painolastin, jätteen tai öljyseoksen määrä sekä siirron kellonaika ja päivämäärä. Liitettynä öljypäiväkirjan I osaan tämä kuitti tai todistus voi auttaa aluksen päällikköä todistamaan, ettei hänen aluksensa ole ollut osallisena väitettyyn saastuttamistapahtumaan. Kuittia tai todistusta tulisi säilyttää öljypäiväkirjan I osan kanssa.

[44] Tyhjennettäessä tai hävitettäessä pilssivettä mainitaan jätevesisäiliöiden tunnukset ja kapasiteetti sekä jätevesisäiliöissä oleva määrä.

[45] Öljynsuodatusjärjestelmän tila koskee myös soveltuvin osin hälytys- ja automaattisia pysäytyslaitteita.

[46] Tämä lause tulee lisätä ainoastaan erityisiä matkoja tekevien säiliöalusten öljypäiväkirjaan.

[47] Mikäli jossakin säiliössä on useampia pesulaitteita kuin siinä voi käyttää samanaikaisesti, mikä ilmenee käyttö- ja laitekäsikirjasta, olisi raakaöljyllä pesty säiliön osa mainittava, esim. nro 2, keskiosa, keulapuoli.

[48] Käyttö- ja laitekäsikirjan mukaisesti on merkittävä, käytettiinkö yksi- vai monivaiheista menetelmää. Käytettäessä monivaiheista menetelmää on mainittava pystysuora kaaren ala, jonka pesulaitteet kattavat ja kuinka monta kertaa laitteet peittävät tämän kaaren kyseisessä pesuohjelman vaiheessa.

[49] Ellei käyttö- ja laitekäsikirjan ohjelmia noudateta on syy ilmoitettava kohdassa ”Huomautuksia”.

[41] Only those outlets which can be monitored are to be indicated.

[42] Tanks listed in item 3.1 of form A and B of the supplement in the IOPP Certificate used for sludge.

[43] Ship’s masters should obtain from the operator of the reception facilities, which includes barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity of tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date of the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part I, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or certificate should be kept together with the Oil Record Book Part I.

[44] In case of discharge or disposal of bilge water from holding tank(s), state identity and capacity of holding tank(s) and quantity retained in holding tank.

[45] The condition of the oil filtering equipment covers also the alarm and automatic stopping devices, if applicable.

[46] This sentence should only be inserted for the Oil Record Book of a tanker engaged in a specific trade.

[47] When an individual tank has more machines than can be operated simultaneously, as described in the Operations and Equipment Manual, then the section being crude oil washed should be identified, *e.g.* No.2 centre, forward section.

[48] In accordance with the Operations and Equipment Manual, enter whether single-stage or multistage method of washing is employed. If multistage method is used, give the vertical arc covered by the machines and the number of times that arc is covered for that particular stage of the programme.

[49] If the programmes given in the Operations and Equipment Manual are not followed, then the reasons must be given under Remarks.

[50] Käsiletku, konepesu ja/tai kemiallinen puhdistus. Käytettäessä kemiallista puhdistusmenetelmää on pesukemikaali ja sen määrä mainittava.

[51] Aluksen päällikön tulisi hankkia vastaanottajalta, joihin lasketaan proomut ja säiliöautot, kuitti tai todistus, josta yksityiskohtaisesti ilmenee siirretyn pesuveden, likaisen painolastin, jätteen tai öljyseoksen määrä sekä siirron kellonaika ja päivämäärä. Liitettynä öljypäiväkirjan II osaan tämä kuitti tai todistus voi auttaa aluksen päällikköä todistamaan, ettei hänen aluksensa ole ollut osallisena väitettyyn saastuttamistapahtumaan. Kuittia tai todistusta tulisi säilyttää öljypäiväkirjan II osan kanssa.

[52] Aluksen päällikön tulisi hankkia vastaanottajalta, joihin lasketaan proomut ja säiliöautot, kuitti tai todistus, josta yksityiskohtaisesti ilmenee siirretyn pesuveden, likaisen painolastin, jätteen tai öljyseoksen määrä sekä siirron kellonaika ja päivämäärä. Liitettynä öljypäiväkirjan II osaan tämä kuitti tai todistus voi auttaa aluksen päällikköä todistamaan, ettei hänen aluksensa ole ollut osallisena väitettyyn saastuttamistapahtumaan. Kuittia tai todistusta tulisi säilyttää öljypäiväkirjan II osan kanssa.

[53] Aluksen päällikön tulisi hankkia vastaanottajalta, joihin lasketaan proomut ja säiliöautot, kuitti tai todistus, josta yksityiskohtaisesti ilmenee siirretyn pesuveden, likaisen painolastin, jätteen tai öljyseoksen määrä sekä siirron kellonaika ja päivämäärä. Liitettynä öljypäiväkirjan II osaan tämä kuitti tai todistus voi auttaa aluksen päällikköä todistamaan, ettei hänen aluksensa ole ollut osallisena väitettyyn saastuttamistapahtumaan. Kuittia tai todistusta tulisi säilyttää öljypäiväkirjan II osan kanssa.

[54] Tässä viitataan päätöslauselmiin A.673(16) ja MEPC.120(52).

[55] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmassa A.787(19) hyväksymiin Procedures for port State control -suoritustapoihin sellaisina kuin ne ovat muutettuina päätöslauselmalla A.882(21).

[50] Hand-hosing, machine washing and/or chemical cleaning. Where chemically cleaned, the chemical concerned and amount used should be stated.

[51] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

[52] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

[53] Ships' masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate detailing the quantity or tank washings, dirty ballast, residues or oily mixtures transferred, together with the time and date or the transfer. This receipt or certificate, if attached to the Oil Record Book Part II, may aid the master of the ship in proving that his ship was not involved in an alleged pollution incident. The receipt or the certificate should be kept together with the Oil Record Book Part II.

[54] Reference is made to resolutions A.673(16) and MEPC.120(52).

[55] Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by A.882(21).

[56] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmassa A.787(19) hyväksymiin Procedures for port State control -suoritustapoihin sellaisina kuin ne ovat muutettuina päätöslauselmalla A.882(21).

[56] Refer to the Procedures for port State control adopted by the Organization by resolution A.787(19) as amended by A.882(21).

[57] Tässä viitataan järjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.85(44) hyväksymiin Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or Noxious Liquid Substances -ohjeisiin sellaisina kuin ne ovat muutettuina päätöslauselmalla MEPC.137(53).

[57] Refer to "Guidelines for the development of shipboard marine pollution emergency plans for oil and/or Noxious Liquid Substances" adopted by the Marine Environment Protection Committee of the Organization by resolution MEPC.85(44), as amended by resolution MEPC. 137(53).

[58] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla A.851(20) hyväksymiin General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants –ohjeisiin sellaisena kuin ne ovat muutettuina päätöslauselmalla MEPC.138(53).

[58] Refer to General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants adopted by the Organization by resolution A.851(20), as amended by resolution MEPC.138(53).

[59] Tässä viitataan kiertokirjeeseen MEPC.1/Circ. 512, joka koskee uudistettuja suuntaviivoja nestemäisten aineiden kuljetuksesta irtolastina koskevista väliaikaisista arvioinneista.

[59] Reference is made to MEPC.1/Circ. 512 on the Revised Guidelines for the provisional assessment of liquid substances transported in bulk.

[60] Näitä sarakkeita käytetään saastutusluokkien määrittelemiseen.

[60] These columns are used to define Pollution Categories

[61] Alusten päälliköiden tulee saada vastaanottolaitteistojen (proomut ja säiliöautot mukaan luettuina) hoitajalta, kuitti tai todistus, josta ilmenee säiliöiden siirrettyjen puhdistusvesien määrän lisäksi siirron aika ja paikka. Kuittia tai todistusta on säilytettävä yhdessä lastipäiväkirjan kanssa.

[61] Ship's masters should obtain from the operator of the reception facilities, which include barges and tank trucks, a receipt or certificate specifying the quantity of tank washings transferred, together with the time and date of the transfer. The receipt or certificate should be kept together with the cargo record book.

[62] NLS todistuskirja on laadittava ainakin englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi. Jos käytetään myös antavan maan virallista kieltä, se on etusijalla kiistan tai poikkeavuuden sattuessa.

[62] The NLS Certificate shall be at least in English, French or Spanish. Where entries in an official national language of the State whose flag is entitled to fly are also used, this shall prevail in case of a dispute or discrepancy.

[63] Aluksen tiedot voidaan vaihtoehtoisesti merkitä vaakasuoraan ruutuihin.

[63] Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[64] Tässä viitataan järjestön päätöslauselmalla A.600(15) hyväksyttyyn IMO Ship Identification Number Scheme -järjestelmään

[64] Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization by resolution A.600(15).

[65] Koskee ainoastaan kullekin alukselle annettua todistuskirjaa eli kansainvälistä irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden pilaantumisen ehkäisemiskirjaa, kansainvälistä irtolastina kuljetettavien haitallisten nestemäisten aineiden pilaantumisen ehkäisemiskirjaa tai kansainvälistä todistuskirjaa vaarallisten kemikaalien kuljettamisesta irtolastina.

[66] Katso vuosittain joulukuussa julkaistavan MEPC.2-kiertokirjeen viimeisin numero.

[67] Säiliöiden numerointien tulisi olla identtiset todistuskirjaan merkittyjen kanssa.

[65] Include only the Certificate issued to the particular ship: i.e. The International Pollution Prevention Certificate for the carriage of Noxious Liquid Substances in bulk or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk or the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.

[66] See the latest edition of MEPC.2 circular (issued annually in December).

[67] Tank numbers should be identical to those in the ship's Certificate of Fitness

(Suomennos)

LIITE

VUODEN 2001 KANSAINVÄLINEN YLEISSOPIMUS ALUSTEN HAITALLISTEN KIINNITTYMISENESTOJÄRJESTELMIEN RAJOITTAMISESTA

TÄMÄN YLEISSOPIMUKSEN SOPIMUSPUOLET, JOTKA

TOTEAVAT, että hallitusten ja toimivaltaisten kansainvälisten järjestöjen tekemät tieteelliset tutkimukset ja selvitykset ovat osoittaneet, että eräät aluksissa käytettävät kiinnittymisenestojärjestelmät aiheuttavat merkittävän myrkyllisyysriskin ja muita pitkäaikaisia vaikutuksia ekologisesti ja taloudellisesti tärkeille merieliöille ja että ihmisen terveys voi vaarantua altistuneiden merikalojen ja -äyriäisten kulutuksen seurauksena,

TOTEAVAT ERITYISESTI orgaanisia tinayhdisteitä biosideina käyttävien kiinnittymisenestojärjestelmien olevan vakava huolenaihe ja jotka ovat vakuuttuneita siitä, että sellaisten orgaanisten tinayhdisteiden pääsy ympäristöön täytyy vaiheittain estää,

PALAUTTAVAT MIELEEN vuonna 1992 järjestetyn Yhdistyneiden Kansakuntien ympäristö- ja kehityskonferenssin hyväksymän Agenda 21:n 17 luvun, jossa valtioita kehotetaan ryhtymään toimiin kiinnittymisenestojärjestelmissä käytettävien orgaanisten tinayhdisteiden aiheuttaman pilaantumisen vähentämiseksi,

PALAUTTAVAT MYÖS MIELEEN Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleiskokouksen 25 päivänä marraskuuta 1999 hyväksymän päätöslauselman A.895(21), jossa järjestön meriympäristön suojelukomiteaa (MEPC) kehotetaan työskentelemään joutuisasti sellaisen maailmanlaajuisen oikeudel-

ANNEX

INTERNATIONAL CONVENTION ON THE CONTROL OF HARMFUL ANTI-FOULING SYSTEMS ON SHIPS, 2001

THE PARTIES TO THIS CONVENTION,

NOTING that scientific studies and investigations by Governments and competent international organizations have shown that certain anti-fouling systems used on ships pose a substantial risk of toxicity and other chronic impacts to ecologically and economically important marine organisms and also that human health may be harmed as a result of the consumption of affected seafood,

NOTING IN PARTICULAR the serious concern regarding anti-fouling systems that use organotin compounds as biocides and being convinced that the introduction of such organotins into the environment must be phased-out,

RECALLING that Chapter 17 of Agenda 21 adopted by the United Nations Conference on Environment and Development, 1992, calls upon States to take measures to reduce pollution caused by organotin compounds used in anti-fouling systems,

RECALLING ALSO that resolution A.895(21), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization on 25 November 1999, urges the Organization's Marine Environment Protection Committee (MEPC) to work towards the expeditious development of a global legally binding in-

lisesti sitovan asiakirjan kehittämiseksi, jonka avulla voidaan kiireellisesti puuttua kiinnittymisenestojärjestelmien haitallisiin vaikutuksiin,

OTTAVAT HUOMIOON ennaltavarautumisen periaatteen, joka sisältyy Rion ympäristö- ja kehitysjulkilausuman 15 periaatteeseen ja johon viitataan meriympäristön suojelukomitean 15 päivänä syyskuuta 1995 hyväksymässä päätöslauselmassa MEPC.67(37),

OVAT TIETOISIA siitä, että meriympäristön ja ihmisen terveyden suojeleminen kiinnittymisenestojärjestelmien haitallisilta vaikutuksilta on tärkeätä,

OVAT TIETOISIA MYÖS siitä, että kiinnittymisenestojärjestelmillä, joilla estetään eliöiden kiinnittyminen aluksen pintaan, on ratkaiseva merkitys tehokkaalle kaupankäynnille, merenkululle ja ehkäistäessä haitallisten vesieliöiden ja taudinaiheuttajien leviämistä,

OVAT EDELLEEN TIETOISIA tarpeesta jatkaa tehokkaiden ja ympäristölle turvallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kehittämistä ja tukea haitallisten järjestelmien korvaamista vähemmän haitallisilla tai mieluummin täysin haitattomilla järjestelmillä,

OVAT SOPINEET seuraavasta:

strument to address the harmful effects of anti-fouling systems as a matter of urgency,

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 MEPC on 15 September 1995,

RECOGNIZING the importance of protecting the marine environment and human health from adverse effects of anti-fouling systems,

RECOGNIZING ALSO that the use of anti-fouling systems to prevent the build-up of organisms on the surface of ships is of critical importance to efficient commerce, shipping and impeding the spread of harmful aquatic organisms and pathogens,

RECOGNIZING FURTHER the need to continue to develop anti-fouling systems which are effective and environmentally safe and to promote the substitution of harmful systems by less harmful systems or preferably harmless systems,

HAVE AGREED as follows:

1 ARTIKLA

Yleiset velvoitteet

1) Jokainen sopimuspuoli sitoutuu panemaan täysimääräisesti täytäntöön tämän yleissopimuksen määräykset vähentääkseen kiinnittymisenestojärjestelmien haitallisia vaikutuksia meriympäristöön ja ihmisen terveyteen tai poistaakseen tällaiset vaikutukset.

2) Liitteet ovat tämän yleissopimuksen erottamaton osa. Jollei nimenomaan toisin määrätä, viittaus tähän yleissopimukseen on samalla viittaus sen liitteisiin.

3) Mitään tämän yleissopimuksen määräystä ei tulkita siten, että se estää valtiota ryhtymästä yksin tai yhdessä muiden kanssa tiukempiin toimiin kiinnittymisenestojärjestelmistä aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämiseksi tai poistamiseksi kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

4) Sopimuspuolet pyrkivät yhteistyöhön tämän yleissopimuksen tehokkaan täytäntöönpanon ja noudattamisen varmistamiseksi.

5) Sopimuspuolet sitoutuvat edistämään tehokkaiden ja ympäristölle turvallisten kiinnittymisenestojärjestelmien jatkuvaa kehittämistä.

2 ARTIKLA

Määritelmät

Tässä yleissopimuksessa, jollei nimenomaan toisin määrätä:

1) ”hallinto” tarkoittaa sen valtion hallitusta, jonka hallintovallan alaisuudessa alus toimii. Sellaisen aluksen osalta, jolla on oikeus käyttää tietyn valtion lippua, hallinto tarkoittaa kyseisen valtion hallitusta. Sellaisen kiinteän tai kelluvan alustan osalta, jota käytetään sellaisen rannikkoon liittyvän merenpohjan ja sen sisustan tutkimiseen ja hyödyntämiseen, jonka suhteen rantavaltiolla on yksinoikeus luonnonvarojen tutkimiseen ja hyödyntämiseen, hallinto tarkoittaa kyseisen rantavaltion hallitusta;

2) ”kiinnittymisenestojärjestelmä” tarkoit-

ARTICLE 1

General Obligations

(1) Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to reduce or eliminate adverse effects on the marine environment and human health caused by anti-fouling systems.

(2) The Annexes form an integral part of this Convention. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annexes.

(3) No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a State from taking, individually or jointly, more stringent measures with respect to the reduction or elimination of adverse effects of anti-fouling systems on the environment, consistent with international law.

(4) Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation, compliance and enforcement of this Convention.

(5) The Parties undertake to encourage the continued development of anti-fouling systems that are effective and environmentally safe.

ARTICLE 2

Definitions

For the purposes of this Convention, unlessexpressly provided otherwise:

(1) “Administration” means the Government of the State under whose authority the ship is operating. With respect to a ship entitled to fly a flag of a State, the Administration is the Government of that State. With respect to fixed or floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed and subsoil thereof adjacent to the coast over which the coastal State exercises sovereign rights for the purposes of exploration and exploitation of their natural resources, the Administration is the Government of the coastal State concerned.

(2) “Anti-fouling system” means a coating,

taa pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella rajoittamaan tai estämään ei-toivottujen eliöiden kiinnittymistä sen pintaan;

3) ”komitea” tarkoittaa järjestön meriympäristön suojelukomiteaa;

4) ”bruttovetoisuus” tarkoittaa bruttovetoisuutta, joka on laskettu vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen 1 liitteeseen sisältyvien bruttovetoisuuden laskemismääräysten tai korvaavan yleissopimuksen mukaan;

5) ”kansainvälinen matka” tarkoittaa tietyn valtion lippua käyttämään oikeutetun aluksen matkaa toisen valtion lainkäyttövaltaan kuuluvaan satamaan tai avomeriterminaaliin tai kuuluvalle telakalle tai sieltä pois;

6) ”pituus” tarkoittaa pituutta, joka on määritelty vuoden 1988 pöytäkirjalla muutetussa vuoden 1966 kansainvälisessä lastiviivayleissopimuksessa taikka sen korvaavassa yleissopimuksessa;

7) ”järjestö” tarkoittaa Kansainvälistä merenkulkujärjestöä;

8) ”pääsihteeri” tarkoittaa järjestön pääsihteeriä;

9) ”alus” tarkoittaa mitä tahansa meriympäristössä toimivaa vesikulkuneuvoa ja käsittää myös kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset, kelluvat alukset, kiinteät tai kelluvat alustat, kelluvat varastointiyksiköt (FSU) sekä kelluvat tuotanto-, varastointi- ja purkuyksiköt (FPSO); ja

10) ”tekninen ryhmä” tarkoittaa elintä, joka koostuu sopimuspuolten, järjestön jäsenten, Yhdistyneiden Kansakuntien ja sen erityisjärjestöjen, järjestön kanssa sopimuksen tehneiden hallitustenvälisten järjestöjen sekä järjestössä neuvoa-antavassa asemassa olevien kansalaisjärjestöjen edustajista, ja näihin tulisi mielellään kuulua kiinnittymisenestojärjestelmien analyyseihin erikoistuneiden laitosten ja laboratorioiden edustajia. Näillä edustajilla tulee olla asiantuntemusta aineiden kulkeutumisesta ympäristössä ja ympäristövaikutuksista, toksikologisista vaikutuksista, meribiologiasta, ihmisen terveydestä, talousanalyyseistä, riskinhallinnasta, kansainvälisestä merenkulusta, kiinnittymisenestojärjestelmien peittämisteknologiasta tai muilta asiantuntemuksen aloilta, jotka ovat tarpeen laajan eh-

paint, surface treatment, surface, or device that is used on a ship to control or prevent attachment of unwanted organisms.

(3) "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

(4) "Gross tonnage" means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex 1 to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention.

(5) “International voyage” means a voyage by a ship entitled to fly the flag of one State to or from a port, shipyard, or offshore terminal under the jurisdiction of another State.

(6) “Length” means the length as defined in the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto, or any successor Convention.

(7) “Organization” means the International Maritime Organization.

(8) “Secretary-General” means the Secretary-General of the Organization.

(9) “Ship” means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft, fixed or floating platforms, floating storage units (FSUs) and floating production storage and off-loading units (FPSOs).

(10) “Technical Group” is a body comprised of representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories that engage in anti-fouling system analysis. These representatives shall have expertise in environmental fate and effects, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, international shipping, anti-fouling systems coating technology, or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a comprehensive pro-

dotuksen teknisten ansioiden puolueetonta tarkastelua varten.

3 ARTIKLA

Soveltaminen

1) Jollei tässä yleissopimuksessa toisin määrätä, tätä yleissopimusta sovelletaan:
a) aluksiin, joilla on oikeus käyttää jonkin sopimuspuolen lippua;
b) aluksiin, joilla ei ole oikeutta käyttää minkään sopimuspuolen lippua mutta jotka toimivat jonkin sopimuspuolen hallintovallan alaisuudessa; ja
c) aluksiin, jotka saapuvat jonkin sopimuspuolen satamaan, telakalle tai avomeriterminaaliin mutta eivät kuulu a ja b kohdan soveltamisalaan.
2) Tätä yleissopimusta ei sovelleta sotaaluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat sopimuspuolen omistuksessa tai käytössä ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Jokaisen sopimuspuolen tulee kuitenkin varmistaa asianmukaisin toimenpitein, jotka eivät vaikeuta tai huononna sen omistuksessa tai käytössä olevien alusten toimintaa tai toimintakykyä, että sellaiset alukset toimivat mahdollisuuksien mukaan tämän yleissopimuksen edellyttämällä tavalla.
3) Sopimuspuolet soveltavat tämän yleissopimuksen vaatimuksia muiden kuin sopimuspuolten aluksiin, jos se on tarpeen sen varmistamiseksi, ettei kyseisiä aluksia kohdella suotuisammin.

ARTICLE 3

Application

(1) Unless otherwise specified in this Convention, this Convention shall apply to:
(a) ships entitled to fly the flag of a Party;

(b) ships not entitled to fly the flag of a Party, but which operate under the authority of a Party; and

(c) ships that enter a port, shipyard, or offshore terminal of a Party, but do not fall within subparagraph (a) or (b).

(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, so far as is reasonable and practicable, with this Convention.

(3) With respect to the ships 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.

4 ARTIKLA

Kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittaminen

1) 1 liitteen vaatimusten mukaisesti kukin sopimuspuoli kieltää seuraavat ja/ tai rajoittaa niitä:
a) haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kiinnittäminen, uudelleen kiinnittäminen, asennus tai käyttö 3 artiklan 1 kappaleen a tai b kohdassa tarkoitetuilla aluksilla; ja
b) haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien kiinnittäminen, uudelleen kiinnittäminen, asennus tai käyttö sopimuspuolen sata-

ARTICLE 4

Controls on Anti-Fouling Systems

(1) In accordance with the requirements specified in Annex 1, each Party shall prohibit and/or restrict:
(a) the application, re-application, installation, or use of harmful anti-fouling systems on ships referred to in article 3(1)(a) or (b); and
(b) the application, re-application, installation or use of such systems, whilst in a Party's port, shipyard, or offshore terminal,

massa, telakalla tai avomeriterminaaleissa 3 artiklan 1 kappaleen c kohdassa tarkoitetuilla aluksilla, sekä ryhtyy tehokkaisiin toimenpiteisiin varmistaakseen, että kyseiset alukset noudattavat näitä vaatimuksia.

2) Alukset, jotka käyttävät tämän yleissopimuksen voimaantulon jälkeen 1 liitteen muutoksella rajoitettavien järjestelmien listalle lisättyä kiinnittymisenestojärjestelmää, voivat säilyttää tämän järjestelmän sen seuraavaan suunniteltuun uusimiseen asti, ei kuitenkaan yli 60 kuukautta kiinnittämisestä, jollei komitea päätä, että poikkeuksellisten seikkojen vuoksi rajoitustoimien aikaisempi voimaantulo on aiheellinen.

on ships referred to in article 3(1)(c), and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

(2) Ships bearing an anti-fouling system which is controlled through an amendment to Annex 1 following entry into force of this Convention may retain that system until the next scheduled renewal of that system, but in no event for a period exceeding 60 months following application, unless the Committee decides that exceptional circumstances exist to warrant earlier implementation of the control.

5 ARTIKLA

1 liitteen mukaisten jätteiden rajoittaminen

Ottaen huomioon kansainväliset säännöt, standardit ja vaatimukset, sopimuspuolen tulee ryhtyä omalla alueellaan tarkoituksenmukaisiin toimenpiteisiin vaatiakseen, että 1 liitteen mukaisesti rajoitettujen kiinnittymisenestojärjestelmien kiinnittämisestä tai poistosta aiheutuvat jätteet kerätään, käsitellään ja hävitetään turvallisesti ja ympäristölle vaarattomalla tavalla ihmisen terveyden ja ympäristön suojelemiseksi.

ARTICLE 5

Controls of Annex 1 Waste Materials

Taking into account international rules, standards and requirements, a Party shall take appropriate measures in its territory to require that wastes from the application or removal of an anti-fouling system controlled in Annex 1 are collected, handled, treated and disposed of in a safe and environmentally sound manner to protect human health and the environment.

6 ARTIKLA

Muutosten ehdottaminen rajoitettaviin kiinnittymisenestojärjestelmiin

1) Sopimuspuoli voi ehdottaa muutosta 1 liitteeseen tämän artiklan mukaisesti.

2) Alustavan ehdotuksen tulee sisältää 2 liitteen mukaiset tiedot ja se tulee toimittaa järjestölle. Kun järjestö on vastaanottanut ehdotuksen, se saattaa ehdotuksen sopimuspuolten, järjestön jäsenten, Yhdistyneiden Kansakuntien ja sen erityisjärjestöjen, järjestön kanssa sopimuksen tehneiden hallitustenvälisten järjestöjen sekä järjestössä neuvoa-antavassa asemassa olevien kansalaisjärjestöjen tietoon ja saataville.

3) Komitea päättää, antaako kyseessä oleva kiinnittymisenestojärjestelmä alustavan ehdo-

ARTICLE 6

Process for Proposing Amendments to Controls on Anti-Fouling Systems

(1) Any Party may propose an amendment to Annex 1 in accordance with this article.

(2) An initial proposal shall contain the information required in Annex 2, and shall be submitted to the Organization. When the Organization receives a proposal, it shall bring the proposal to the attention of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.

(3) The Committee shall decide whether the anti-fouling system in question warrants a

tuksen perusteella aihetta lähempään tarkasteluun. Jos komitea päättää, että lähempään tarkasteluun on aihetta, sen tulee vaatia ehdotuksen tehnyttä sopimuspuolta toimittamaan komitealle 3 liitteen mukaiset tiedot sisältävä laaja ehdotus, paitsi siinä tapauksessa että alustava ehdotus sisältää myös 3 liitteen mukaiset tiedot. Milloin komitean näkemyksen mukaan on uhkaa vakavasta tai peruuttamattomasta haitasta, täydellisen tieteellisen varmuuden puutetta ei tule käyttää syynä ehdotuksen arviointia koskevan päätöksen etenemisen estämiselle. Komitean tulee perustaa tekninen ryhmä 7 artiklan mukaisesti.

4) Tekninen ryhmä tarkastelee laajaa ehdotusta yhdessä minkä tahansa asiaan liittyvän tahon lähettämien lisätietojen kanssa sekä arvioi ja raportoi komitealle siitä, onko ehdotus osoittanut kohtuuttomien haittavaikutusten riskin olevan olemassa muille kuin kohdeeliölajeille tai ihmisen terveydelle siinä määrin, että 1 liitteen muutokseen on aihetta. Tässä suhteessa:

a) Teknisen ryhmän suorittamaan tarkasteluun tulee sisältyä:

i) arviointi kyseessä olevan kiinnittymisenestojärjestelmän yhteydestä haitallisiin vaikutuksiin, joita on havaittu joko ympäristössä tai ihmisen terveydessä, mukaan lukien mutta ei kuitenkaan ainoastaan altistuneen merikala- ja -äyriäisravinnon kulutus, tai 3 liitteessä tarkoitettujen tietojen ja muun esiin tulevan oleellisen tiedon pohjalta tehdyissä valvotuissa tutkimuksissa;

ii) arviointi ehdotettujen rajoitustoimien ja muiden teknisen ryhmän ehkä harkitsemien rajoitustoimien tiliin luettavasta mahdollisesta riskinvähennyksestä;

iii) sellaisten saatavilla olevien tietojen käsittely, jotka koskevat rajoitustoimien teknistä toteutettavuutta ja ehdotuksen kustannustehokkuutta;

iv) sellaisten saatavilla olevien tietojen käsittely, jotka koskevat sellaisten rajoitustoimien käyttöönoton muita vaikutuksia, jotka liittyvät:

- ympäristöön (mukaan lukien mutta ei kuitenkaan ainoastaan toimenpiteisiin ryhtymättä jättämisen kustannukset ja vaikutukset ilman laatuun);

- telakan terveys- ja turvallisuusasioihin (eli

more in-depth review based on the initial proposal. If the Committee decides that further review is warranted, it shall require the proposing Party to submit to the Committee a comprehensive proposal containing the information required in Annex 3, except where the initial proposal also includes all the information required in Annex 3. Where the Committee is of the view that there is a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision to proceed with the evaluation of the proposal. The Committee shall establish a technical group in accordance with article 7.

(4) The technical group shall review the comprehensive proposal along with any additional data submitted by any interested entity and shall evaluate and report to the Committee whether the proposal has demonstrated a potential for unreasonable risk of adverse effects on non-target organisms or human health such that the amendment of Annex 1 is warranted. In this regard:

(a) The technical group's review shall include:

(i) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question and the related adverse effects observed either in the environment or on human health, including, but not limited to, the consumption of affected seafood, or through controlled studies based on the data described in Annex 3 and any other relevant data which come to light;

(ii) 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;

(iii) consideration of available information on the technical feasibility of control measures and the cost-effectiveness of the proposal;

(iv) consideration of available information on other effects from the introduction of such control measures relating to:

-the environment (including, but not limited to, the cost of inaction and the impact on air quality);

-shipyard health and safety concerns (i.e.

vaikutukset telakan työntekijöihin);
- kansainväliselle merenkululle ja muille asiaankuuluville sektoreille aiheutuviin kustannuksiin; ja
v) sopivien vaihtoehtojen saatavuuden käsittely, joka sisältää vaihtoehtojen mahdollisten riskien huomioon ottamisen.
b) Teknisen ryhmän raportin tulee olla kirjallinen ja siinä tulee ottaa huomioon kaikki a kohdassa tarkoitetut arvioinnit ja käsittelyt, jollei tekninen ryhmä päätä olla tekemättä a kohdan ii–v alakohdassa tarkoitettuja arviointeja ja käsittelyjä, jos a kohdan i alakohdan mukaisen arvioinnin jälkeen todetaan, ettei ehdotus anna aihetta lisätarkasteluun.

c) Teknisen ryhmän raportin tulee sisältää *muun muassa* suositukset siitä, onko aihetta ryhtyä kyseessä olevan kiinnittymisenestojärjestelmän osalta tämän yleissopimuksen nojalla kansainvälisiin rajoitustoimiin, ovatko laajassa ehdotuksessa esitetyt rajoitustoimet sopivia vai arvellaanko muiden rajoitustoimien olevan sopivampia.

5) Teknisen ryhmän raportti jaetaan sopimuspuolille, järjestön jäsenille, Yhdistyneille Kansakunnille ja sen erityisjärjestöille, järjestön kanssa sopimuksen tehneille hallitustenvälisille järjestöille sekä järjestössä neuvoaantavassa asemassa oleville kansalaisjärjestöille, ennen kuin sitä tarkastellaan komiteassa. Komitea päättää, hyväksyykö se 1 liitteen muutosta koskevan ehdotuksen ja ehdotukseen mahdollisesti tehdyt muutosesitykset, ottaen huomioon teknisen ryhmän raportin. Jos raportissa todetaan vakavan tai peruuttamattoman haitan uhka, täydellisen tieteellisen varmuuden puutetta ei sellaisenaan tule käyttää esteenä päätökselle lisätä kiinnittymisenestojärjestelmä 1 liitteeseen. Komitean hyväksymät 1 liitteeseen ehdotetut muutokset jaetaan 16 artiklan 2 kappaleen a kohdan mukaisesti. Ehdotuksen hylkäävä päätös ei sulje pois uuden ehdotuksen lähettämistä kyseisestä kiinnittymisenestojärjestelmästä, jos uutta tietoa ilmenee.

6) Ainoastaan sopimuspuolet saavat osallistua 3 ja 5 kappaleen mukaiseen komitean pää-

effects on shipyard workers);
-the cost to international shipping and other relevant sectors; and

(v) consideration of the availability of suitable alternatives, including a consideration of the potential risks of alternatives.
(b) The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph (a), except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraph (a)(ii) through (a)(v) if it determines after the evaluation in subparagraph (a)(i) that the proposal does not warrant further consideration.
(c) The technical group's report shall include, *inter alia*, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the anti-fouling system 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 technical group's report shall be circulated to the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, prior to its consideration by the Committee. The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Annex 1, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. If the report finds a threat of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not, itself, be used as a reason to prevent a decision from being taken to list an anti-fouling system in Annex 1. The proposed amendments to Annex 1, if approved by the Committee, shall be circulated in accordance with article 16(2)(a). A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular anti-fouling system if new information comes to light.
(6) Only Parties may participate in decisions taken by the Committee described in

töksentekoon.

7 ARTIKLA

Tekniset ryhmät

1) Komitea perustaa teknisen ryhmän 6 artiklan mukaisesti, kun laaja ehdotus on vastaanotettu. Jos useita ehdotuksia vastaanotetaan samanaikaisesti tai perättäisesti, komitea voi perustaa tarpeen mukaan yhden tai useampia teknisiä ryhmiä.

2) Sopimuspuoli saa osallistua teknisen ryhmän keskusteluihin ja sen tulisi käyttää hyväksi saatavillaan olevaa ehdotuksen kannalta merkityksellistä asiantuntemusta.

3) Komitea päättää teknisten ryhmien toimintaohjeista, rakenteesta ja toiminnasta. Toimintaohjeissa määrätään mahdollisesti toimitettavien luottamuksellisten tietojen suojasta. Tekninen ryhmä voi pitää kokouksia tarpeen mukaan, mutta sen tulee pyrkiä työskentelemään kirjallisella tai sähköisellä kirjeenvaihdolla tai muilla sopiviksi katsomillaan välineillä.

4) Ainoastaan sopimuspuolten edustajat saavat osallistua komitealle 6 artiklan mukaisesti annettavien suositusten laatimiseen. Teknisessä ryhmässä tulee pyrkiä yksimielisyyteen sopimuspuolten edustajien kesken. Jos yksimielisyyttä ei saavuteta, teknisen ryhmän tulee tuoda esille vähemmistöön jääneiden edustajien näkemykset.

8 ARTIKLA

Tieteellinen ja tekninen tutkimus ja seuranta

1) Sopimuspuolet ryhtyvät tarvittaviin toimenpiteisiin edistääkseen ja helpottaakseen kiinnittymisenestojärjestelmien vaikutusten tieteellistä ja teknistä tutkimusta sekä niiden ympäristöseurantaa. Sellaiseen tutkimukseen tulisi erityisesti sisältyä havaintoja, mittauksia, näytteenottoja, arviointeja ja analyyseja kiinnittymisenestojärjestelmien vaikutuksista.

2) Yleissopimuksen tavoitteiden edistämiseksi jokainen sopimuspuoli edistää pyynnöstä tarvittavien tietojen saatavuutta muille so-

paragraphs (3) and (5).

ARTICLE 7

Technical Groups

(1) The Committee shall establish a technical group pursuant to article 6 when a comprehensive proposal is received. In circumstances where several proposals are received concurrently or sequentially, the Committee may establish one or more technical groups as needed.

(2) Any Party may participate in the deliberations of a technical group, and should draw on the relevant expertise available to that Party.

(3) The Committee shall decide on the terms of reference, organization 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.

(4) Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to article 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.

ARTICLE 8

Scientific and Technical Research and Monitoring

(1) The Parties shall take appropriate measures to promote and facilitate scientific and technical research on the effects of antifouling systems as well as monitoring of such effects. In particular, such research should include observation, measurement, sampling, evaluation and analysis of the effects of antifouling systems.

(2) Each Party shall, to further the objectives of this Convention, promote the availability of relevant information to other

pimuspuolille:
a) tämän yleissopimuksen mukaisesti tehdyistä tieteellisistä ja teknisistä toimista;
b) meriin kohdistuvista tieteellisistä ja teknologisista ohjelmista sekä niiden tavoitteista; ja
c) kiinnittymisenestojärjestelmiin liittyvistä ympäristönseuranta- ja -arviointiohjelmien tuloksista.

Parties who request it on:
(a) scientific and technical activities undertaken in accordance with this Convention;
(b) marine scientific and technological programmes and their objectives; and

(c) the effects observed from any monitoring and assessment programmes relating to anti-fouling systems.

9 ARTIKLA

Tietojen toimittaminen ja tiedonvaihto

1) Jokainen sopimuspuoli sitoutuu antamaan järjestölle tiedoksi:
a) luettelon sellaisista nimetyistä katsastajista ja hyväksytyistä laitoksista, joilla on valtuudet toimia sopimuspuolen puolesta asioissa, jotka koskevat tämän yleissopimuksen mukaisesti rajoitettuja kiinnittymisenestojärjestelmiä, toimitettavaksi edelleen sopimuspuolten ja niiden virkamiesten tiedoksi. Hallinnon on tämän johdosta ilmoitettava järjestölle nimetyille katsastajille tai hyväksytyille laitoksille annettuihin valtuuksiin liittyvistä erityisistä velvollisuuksista ja ehdoista, ja

b) vuosittain tiedot kansallisella lainsäädännöllä hyväksytyistä, rajoitetuista tai kielletyistä kiinnittymisenestojärjestelmistä.
2) Järjestö välittää 1 kappaleessa tarkoitetut tiedot sopiviksi katsomillaan keinoilla.

3) Sopimuspuolen hyväksymistä, rekisteröimistä tai lisensioimista kiinnittymisenestojärjestelmistä on toisen sopimuspuolen pyynnöstä toimitettava tai pyydettävä valmistajaa toimittamaan tarvittavat tiedot siitä, mihin päätös perustuu. Tietoihin sisällytetään 3 liitteen mukaiset tiedot tai muut sellaiset tiedot, jotka ovat tarpeen kyseisen kiinnittymisenestojärjestelmän riittävälle arvioinnille. Lailla suojattuja tietoja ei toimiteta.

ARTICLE 9

Communication and Exchange of Information

(1) Each Party undertakes to communicate to the Organization:
(a) a list of the nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of anti-fouling systems in accordance with this Convention for circulation to the Parties for the information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations; and
(b) on an annual basis, information regarding any anti-fouling systems approved, restricted, or prohibited under its domestic law.
(2) The Organization shall make available, through any appropriate means, information communicated to it under paragraph (1).
(3) For those anti-fouling systems approved, registered or licensed by a Party, such Party shall either provide, or require the manufacturers of such anti-fouling systems to provide, to those Parties which request it, relevant information on which its decision was based, including information provided for in Annex 3, or other information suitable for making an appropriate evaluation of the anti-fouling system. No information shall be provided that is protected by law.

10 ARTIKLA

Alusten katsastus ja todistuskirjan antaminen

Sopimuspuolen on varmistettava, että sen

ARTICLE 10

Survey and Certification

A Party shall ensure that ships entitled to

lippua käyttämään oikeutettu tai sen hallintovallan alaisuudessa toimiva alus katsastetaan ja että sille annetaan todistuskirja 4 liitteen määräysten mukaisesti.

fly its flag or operating under its authority are surveyed and certified in accordance with the regulations in Annex 4.

11 ARTIKLA

Alusten tarkastus ja rikkomusten toteaminen

1) Alus, johon tätä yleissopimusta sovelletaan, voidaan missä tahansa sopimuspuolen satamassa, telakalla tai avomeriterminaalissa tarkastaa kyseisen sopimuspuolen valtuuttamien viranomaisten toimesta sen selvittämiseksi, noudattaako alus tämän yleissopimuksen määräyksiä. Jollei ole selviä perusteita epäillä aluksen rikkovan yleissopimusta, tulee tarkastuksen rajoittua:

a) sen varmistamiseen, että aluksella on voimassa oleva kansainvälinen todistuskirja tai ilmoitus kiinnittymisenestojärjestelmästä silloin kun kyseiseltä alukselta vaaditaan sitä; ja/ tai

b) sellaiseen lyhyeen näytteenottoon aluksen kiinnittymisenestojärjestelmästä, jolla ei ole vaikutusta järjestelmän eheyteen, rakenteeseen tai toimintaan. Näytteenotossa tulee ottaa huomioon järjestössä laaditut suuntaviivat.* Näytteen tulosten käsittelyn viemää aikaa ei kuitenkaan tule käyttää perusteena aluksen liikkumisen tai lähtemisen estämiselle.

2) Jos on olemassa selviä perusteita epäillä aluksen rikkovan tätä yleissopimusta, alus voidaan tarkastaa perusteellisesti, ottaen huomioon järjestössä laaditut suuntaviivat.*

3) Jos aluksen todetaan rikkovan tätä yleissopimusta, tarkastuksen tehnyt sopimuspuoli voi ryhtyä toimenpiteisiin varoittaakseen alusta, pidättääkseen tai karkottaakseen sen tai estääkseen sen pääsyn satamaansa. Aluksen sopimusrikkomuksen johdosta toimenpiteisiin ryhtyvän sopimuspuolen on välittömästi tiedotettava toimenpiteistä kyseisen aluksen hallinnolle.

4) Sopimuspuolet toimivat yhteistyössä tä-

ARTICLE 11

Inspections of Ships and Detection of Violations

(1) A ship to which this Convention applies may, in any port, shipyard, or offshore terminal of a Party, be inspected by officers authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Unless there are clear grounds for believing that a ship is in violation of this Convention, any such inspection shall be limited to:

(a) verifying that, where required, there is onboard a valid International Anti-fouling System Certificate or a Declaration on Anti-fouling System; and/or

(b) a brief sampling of the ship's anti-fouling system that does not affect the integrity, structure, or operation of the anti-fouling system taking into account guidelines developed by the Organization.* However, the time required to process the results of such sampling shall not be used as a basis for preventing the movement and departure of the ship.

(2) If there are clear grounds to believe that the ship is in violation of this Convention, a thorough inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.*

(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 against a ship for the reason that the ship does not comply with this Convention shall immediately inform the Administration of the ship concerned.

(4) Parties shall co-operate in the detection

* Suuntaviivat tullaan laatimaan

* Guidelines to be developed

män yleissopimuksen määräysten rikkomisen toteamiseksi ja sen määräysten täytäntöönpanemiseksi. Sopimuspuoli voi myös tarkastaa aluksen sen saapuessa kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövallan piirissä olevaan satamaan, telakalle tai avomeriterminaaliin, jos joltakin sopimuspuolelta saadaan tutkintapyyntö ja riittävästi todisteita siitä, että alus rikkoo tai on rikkonut tämän yleissopimuksen määräyksiä. Tutkimuksesta laadittu selostus on lähetettävä tutkintaa pyytäneelle sopimuspuolelle sekä kyseisen aluksen hallinnon toimivaltaiselle viranomaiselle, jotta asiassa voidaan ryhtyä tarvittaviin tämän yleissopimuksen edellyttämiin toimenpiteisiin.

of violations and the enforcement of this Convention. A Party may also inspect a ship when it enters the ports, shipyards, or offshore terminals under its jurisdiction, if a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a ship is operating or has operated in violation of this Convention. The report of such investigation shall be sent to the Party requesting it and to the competent authority of the Administration of the ship concerned so that the appropriate action may be taken under this Convention.

12 ARTIKLA

Rikkomukset

1) Tämän yleissopimuksen määräysten rikkominen kielletään ja säädetään rangaistavaksi teoksi kyseisen aluksen hallinnon soveltaman lainsäädännön mukaisesti riippumatta siitä, missä rikkomus tapahtuu. Jos hallinnolle tehdään ilmoitus tällaisesta rikkomuksesta, sen tulee tutkia asiaa ja se voi pyytää ilmoituksen tehneeltä sopimuspuolelta lisätietoja väitetystä rikkomuksesta. Jos hallinto katsoo todistusaineiston riittävän oikeustoimien vireillepanoon väitetyn rikkomuksen johdosta, sen on pantava tällaiset toimet vireille ensi tilassa lainsäädäntönsä mukaisesti. Hallinnon on viipymättä tiedotettava toimistaan ilmoituksen tehneelle sopimuspuolelle ja järjestölle. Jos hallinto ei ole ryhtynyt toimenpiteisiin yhden vuoden kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta, sen tulee tiedottaa tästä väitetystä rikkomuksesta ilmoittaneelle sopimuspuolelle.

2) Tämän yleissopimuksen määräysten rikkominen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella kielletään ja säädetään rangaistavaksi teoksi kyseisen sopimuspuolen oman lainsäädännön mukaisesti. Rikkomuksen tapahduttua kyseinen sopimuspuoli joko

a) panee oikeustoimet vireille lainsäädäntönsä mukaisesti, tai

b) toimittaa aluksen hallinnolle hallussaan olevat tiedot ja todisteet rikkomuksesta.

ARTICLE 12

Violations

(1) Any violation of this Convention shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of the Administration of the ship concerned wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation, 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 laws. 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 so inform the Party which reported the alleged violation.

(2) Any violation of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established therefor under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

(a) cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

(b) furnish to the Administration of the ship concerned such information and evidence as may be in its possession that a violation has

3) Sopimuspuolen lainsäädännössä tämän artiklan perusteella säädettyjen rangaistusten on oltava tämän yleissopimuksen rikkomisen ehkäisemiseksi riittävän ankaria riippumatta siitä, missä rikkomus tapahtuu.

(3) The sanctions established under the laws of a Party pursuant to this article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

13 ARTIKLA

Alusten tarpeeton viivyttäminen tai pidättäminen

1) Aluksen tarpeetonta pidättämistä tai viivyttämistä tämän yleissopimuksen 11 tai 12 artiklan nojalla on pyrittävä kaikin keinoin välttämään.

2) Milloin alus tarpeettomasti pidätetään tai sitä viivytetään tarpeettomasti 11 tai 12 artiklan nojalla, se on oikeutettu korvaukseen aiheutuneesta menetyksestä tai vahingosta.

ARTICLE 13

Undue Delay or Detention of Ships

(1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under article 11 or 12.

(2) When a ship is unduly detained or delayed under article 11 or 12, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

14 ARTIKLA

Riitojen ratkaiseminen

Sopimuspuolet ratkaisevat tämän yleissopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskevat keskinäiset riitansa neuvottelemalla, tutkimusmenettelyn, välitys-, sovittelu- tai välimiesmenettelyn tai tuomioistuinmenettelyn avulla, turvautumalla alueellisiin järjestöihin tai järjestelyihin taikka muilla valitsemillaan rauhanomaisilla keinoilla.

ARTICLE 14

Dispute Settlement

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements, or other peaceful means of their own choice.

15 ARTIKLA

Suhde kansainväliseen merioikeuteen

Tämän yleissopimuksen määräykset eivät vaikuta valtion oikeuksiin tai velvoitteisiin, jotka perustuvat sellaisiin Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimuksen määräyksiin, joilla on myös tapaoikeudellinen luonne.

ARTICLE 15

Relationship to International Law of the Sea

Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under customary international law as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea.

16 ARTIKLA

Muutokset

1) Tätä yleissopimusta voidaan muuttaa

ARTICLE 16

Amendments

(1) This Convention may be amended by

kummalla tahansa seuraavien kappaleiden mukaisella menettelytavalla.

2) Muuttaminen järjestössä tapahtuvan käsittelyn perusteella:

a) Sopimuspuoli voi ehdottaa muutosta tähän yleissopimukseen. Muutosehdotus toimitetaan pääsihteerille, joka jakaa sen sopimuspuolille ja järjestön jäsenille vähintään kuusi kuukautta ennen sen käsittelyä. Jos ehdotus koskee 1 liitteen muuttamista, siihen sovelletaan 6 artiklan mukaista menettelyä ennen sen käsittelyä tämän artiklan mukaisesti.

b) Edellä selostetulla tavalla tehty ja jaettu muutosehdotus lähetetään komitean käsiteltäväksi. Sopimuspuolilla on, riippumatta siitä ovatko ne järjestön jäseniä, oikeus osallistua komitean työskentelyyn muutosehdotuksen käsittelyssä ja hyväksymisessä.

c) Muutokset hyväksytään komiteassa läsnä olevien ja äänestävien sopimuspuolten kahden kolmasosan ääntenenemmistöllä, edellyttäen kuitenkin, että vähintään yksi kolmasosa sopimuspuolista on läsnä äänestyksessä.

d) Pääsihteeri antaa c kohdan mukaisesti hyväksytyt muutokset tiedoksi kaikille sopimuspuolille hyväksymistä varten.

e) Muutoksen katsotaan tulleen hyväksytyksi seuraavissa tapauksissa:

i) yleissopimuksen artiklan muutoksen katsotaan tulleen hyväksytyksi sinä päivänä, jona kaksi kolmasosaa sopimuspuolista on ilmoittanut pääsihteerille hyväksyvänsä sen;

ii) liitteen muutoksen katsotaan tulleen hyväksytyksi 12 kuukauden kuluttua sen hyväksymisestä komiteassa tai muuna komitean päättämänä päivänä. Jos tuohon päivään mennessä yli yksi kolmasosa sopimuspuolista kuitenkin ilmoittaa pääsihteerille, että ne vastustavat muutosta, sen ei katsota tulleen hyväksytyksi.

f) Muutos tulee voimaan seuraavien ehtojen täyttyessä:

i) yleissopimuksen artiklan muutos tulee voimaan muutoksen hyväksymisestä ilmoittaneiden sopimuspuolten osalta kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sen katsotaan tulleen hyväksytyksi e kohdan i alakohdan mukaisesti.

either of the procedures specified in the following paragraphs.

(2) Amendments after consideration within the Organization:

(a) 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. In the case of a proposal to amend Annex 1, it shall be processed in accordance with article 6, prior to its consideration under this article.

(b) 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.

(c) 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.

(d) Amendments adopted in accordance with subparagraph (c) shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.

(e) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

(i) 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.

(ii) An amendment to an Annex shall be deemed to have been accepted at the end of twelve months after the date of adoption or such other date as determined by the Committee. 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.

(f) An amendment shall enter into force under the following conditions:

(i) 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

dan mukaisesti;

ii) 1 liitteen muutos tulee voimaan kaikkien sopimuspuolten osalta kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sen katsotaan tulleen hyväksytyksi, lukuun ottamatta sopimuspuolta, joka on

1) ilmoittanut vastustavansa muutosta e kohdan ii alakohdan mukaisesti eikä ole peruuttanut ilmoitustaan;

2) ilmoittanut pääsihteerille ennen muutoksen voimaantuloa, että muutos tulee voimaan sen osalta vasta, kun se on myöhemmin ilmoittanut muutoksen hyväksymisestä; tai

3) antanut tätä yleissopimusta koskevan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymisasiakirjan tallettamisen yhteydessä selityksen, jonka mukaan 1 liitteen muutokset tulevat sen osalta voimaan vasta, kun se on ilmoittanut pääsihteerille muutoksen hyväksymisestä;

iii) muun liitteen kuin 1 liitteen muutos tulee voimaan kaikkien sopimuspuolten osalta kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona sen katsotaan tulleen hyväksytyksi, lukuun ottamatta niitä sopimuspuolia, jotka ovat ilmoittaneet vastustavansa muutosta e kohdan ii alakohdan mukaisesti eivätkä ole peruuttaneet ilmoitustaan.

g) i) Sopimuspuoli, joka on ilmoittanut vastustavansa muutosta f kohdan ii (l) alakohdan tai iii alakohdan mukaisesti, voi kuitenkin myöhemmin ilmoittaa pääsihteerille hyväksyvänsä muutoksen. Tällainen muutos tulee voimaan kyseisen sopimuspuolen osalta kuuden kuukauden kuluttua hyväksymisilmoituksesta tai muutoksen voimaantulopäivästä, riippuen siitä, kumpi ajankohdista on myöhäisempi.

ii) Jos sopimuspuoli, joka on antanut f kohdan ii (2) alakohdan mukaisen ilmoituksen tai ii (3) alakohdan mukaisen selityksen, ilmoittaa pääsihteerille hyväksyvänsä muutoksen, muutos tulee voimaan kyseisen sopimuspuolen osalta kuuden kuukauden kuluttua hyväksymisilmoituksesta tai muutoksen voimaantulopäivästä, riippuen siitä, kumpi ajankohdista on myöhäisempi.

3) Muuttaminen konferenssissa:

a) Järjestö kutsuu koolle sopimuspuolten konferenssin käsittelemään tämän yleissopimuksen muuttamista jonkin sopimuspuolen

with subparagraph (e)(i).

(ii) An amendment to Annex 1 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:

(1) notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that has not withdrawn such objection;

(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; or

(3) made a declaration at the time it deposits its instrument of ratification, acceptance or approval of, or accession to, this Convention that amendments to Annex 1 shall enter into force for it only after the notification to the Secretary-General of its acceptance with respect to such amendments.

(iii) An amendment to an Annex other than Annex 1 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 those Parties that have notified their objection to the amendment in accordance with subparagraph (e)(ii) and that have not withdrawn such objection.

(g) (i) A Party that has notified an objection under subparagraph (f)(ii)(1) or (iii) 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.

(ii) If a Party that has made a notification or declaration referred to in subparagraph (f)(ii)(2) or (3), respectively, 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:

(a) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of

esitettyä tätä koskevan pyynnön, jota vähintään yksi kolmasosa kaikista sopimuspuolista kannattaa.

b) Pääsihteeri antaa muutoksen, joka on hyväksytty konferenssissa läsnä olevien ja äänestävien sopimuspuolten kahden kolmasosan ääntenenemmistöllä, tiedoksi kaikille sopimuspuolille hyväksymistä varten.

c) Jollei konferenssi toisin päätä, muutoksen katsotaan tulleen hyväksytyksi ja se tulee voimaan tämän artiklan 2 kappaleen e ja f kohdassa määrätyn menettelyn mukaisesti.

4) Sopimuspuolta, joka on kieltäytynyt hyväksymästä jonkin liitteen muutosta, ei pidetä sopimuspuolena kyseisen muutoksen soveltamisen kannalta.

5) Uuden liitteen lisäämistä koskevaan ehdotukseen sekä sen hyväksymiseen ja voimaantuloon sovelletaan samaa menettelyä kuin yleissopimuksen artiklan muutokseen.

6) Tämän artiklan mukaisesti annettava ilmoitus tai selitys toimitetaan pääsihteerille kirjallisesti.

7) Pääsihteeri tiedottaa sopimuspuolille ja järjestön jäsenille

a) kaikista voimaan tulevista muutoksista ja niiden voimaantulon yleisistä ja kutakin sopimuspuolta koskevista ajankohdista; ja

b) kaikista tämän artiklan mukaisesti annetuista ilmoituksista ja selityksistä.

17 ARTIKLA

Allekirjoitus, ratifioiminen, hyväksyminen ja liittyminen

1) Tämä yleissopimus on avoinna allekirjoittamista varten kaikille valtioille järjestön päämajassa 1 päivästä helmikuuta 2002 lähtien 31 päivään joulukuuta 2002 ja on sen jälkeen avoinna liittymistä varten kaikille valtioille.

2) Valtiot voivat tulla tämän yleissopimuksen sopimuspuoliksi:

a) allekirjoittamalla sen ilman ratifioimista tai hyväksymistä koskevaa varaumaa; tai

b) allekirjoittamalla sen ratifioimista tai hyväksymistä koskevin varaumin ja sen jälkeen ratifioimalla tai hyväksymällä sen; tai

Parties to consider amendments to this Convention.

(b) 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.

(c) 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)(e) and (f) respectively of this article.

(4) Any Party that has declined to accept an amendment to an Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

(5) An addition of a new Annex shall be proposed and adopted and shall enter into force in accordance with the procedure applicable to an amendment to an article of this Convention.

(6) Any notification or declaration under this article shall be made in writing to the Secretary-General.

(7) The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

(a) any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and

(b) any notification or declaration made under this article.

ARTICLE 17

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

(1) This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 February 2002 to 31 December 2002 and shall thereafter remain open for accession by any State.

(2) States may become Parties to this Convention by:

(a) signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance, or approval; or

c) liittymällä siihen.

3) Ratifioiminen, hyväksyminen tai liittyminen tapahtuu tallettamalla sitä tarkoittava asiakirja pääsihteerin huostaan.

4) Jos valtio koostuu kahdesta tai useammasta alueesta, joiden osalta tämän yleissopimuksen alaan liittyviin asioihin sovelletaan erilaista oikeusjärjestelmää, se voi yleissopimuksen allekirjoittamisen, ratifioimisen tai hyväksymisen tai siihen liittymisen yhteydessä antaa selityksen, jossa täsmennetään, sovelletaanko yleissopimusta kaikkiin tällaisiin alueisiin vai ainoastaan yhteen tai useampaan niistä, ja valtio voi milloin tahansa muuttaa selitystään antamalla uuden selityksen.

5) Edellä mainituista selityksistä ilmoitetaan pääsihteerille ja niissä on nimenomaisesti mainittava alueet, joihin tätä yleissopimusta sovelletaan.

(c) 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) Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

18 ARTIKLA

Voimaantulo

1) Tämä yleissopimus tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona vähintään 25 sellaista valtiota, joiden kauppalaivastot yhteensä edustavat vähintään 25 prosenttia maailman koko kauppalaivaston bruttovetoisuudesta, ovat joko allekirjoittaneet sen ilman ratifioimista tai hyväksymistä koskevaa varaumaa tai ovat tallettaneet vaadittavan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan 17 artiklan mukaisesti.

2) Sellaisten valtioiden osalta, jotka ovat tallettaneet tätä yleissopimusta koskevan ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan sen jälkeen, kun yleissopimuksen voimaantulon ehdot ovat täyttyneet, mutta ennen yleissopimuksen voimaantulopäivää, ratifioiminen, hyväksyminen tai liittyminen tulee voimaan tämän yleissopimuksen voimaantulopäivänä tai kolmen kuukauden kuluttua asiakirjan tallettamispäivästä sen mukaan, kumpi ajankohdista on myöhäisempi.

3) Jokainen ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja, joka talletetaan tämän yleissopimuksen voimaantulopäivän jälkeen, tulee voimaan kolmen kuukauden kuluttua tallettamispäivästä.

ARTICLE 18

Entry into force

(1) This Convention shall enter into force twelve months after the date on which not less than twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than twenty-five percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, 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 17.

(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 in 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 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) Ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirja, joka talletetaan sen päivän jälkeen, jona tämän yleissopimuksen muutoksen katsotaan tulleen hyväksytyksi 16 artiklan mukaisesti, koskee tätä yleissopimusta muutoksineen.

19 ARTIKLA

Irtisanominen

1) Sopimuspuoli voi irtisanoa tämän yleissopimuksen milloin tahansa sen jälkeen, kun on kulunut kaksi vuotta siitä päivästä, jona yleissopimus on tullut voimaan kyseisen sopimuspuolen osalta.
2) Irtisanominen tapahtuu ilmoittamalla siitä kirjallisesti pääsihteerille ja se tulee voimaan vuoden kuluttua ilmoituksen vastaanottamisesta tai muuna ilmoituksessa mahdollisesti mainittuna myöhempänä ajankohtana.

20 ARTIKLA

Tallettaja

1) Tämä yleissopimus talletetaan pääsihteerin huostaan, joka toimittaa siitä oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille yleissopimuksen allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille.
2) Muualla tässä yleissopimuksessa mainittujen tehtävien lisäksi pääsihteeri:

a) ilmoittaa kaikille tämän yleissopimuksen allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille
i) jokaisesta uudesta allekirjoituksesta tai ratifioimis-, hyväksymis- tai liittymiskirjan tallettamisesta sekä sen päivämäärästä;

ii) tämän yleissopimuksen voimaantulopäivästä; ja
iii) tätä yleissopimusta koskevan irtisanomiskirjan tallettamisesta ja sen vastaanottamispäivästä sekä irtisanomisen voimaantulopäivästä; ja

b) toimittaa heti tämän yleissopimuksen tultua voimaan sen tekstin Yhdistyneiden Kansakuntien sihteeristölle rekisteröitäväksi ja julkaistavaksi Yhdistyneiden Kansakuntien

(4) After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under article 16, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention as amended.

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 the deposit of written notification with the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

ARTICLE 20

Depositary

(1) This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.
(2) In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:
(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval, or accession, together with the date thereof;
(ii) the date of entry into force of this Convention; and
(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and
(b) 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

peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

21 ARTIKLA

Kielet

Tämä yleissopimus on tehty yhtenä arabian-, englannin-, espanjan-, kiinan-, ranskan- ja venäjänkielisenä alkuperäiskappaleena ja kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaiset.

TÄMÄN VAKUUDEKSI ovat allekirjoittaneet hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina allekirjoittaneet tämän yleissopimuksen.

TEHTY LONTOOSSA 5 päivänä lokakuuta 2001.

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.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

DONE AT LONDON, this fifth day of October, two thousand and one.

1 LIITE

KIINNITTYMISENESTOJÄRJESTELMIEN RAJOITTAMINEN

Kiinnittymisenestojärjestelmä	**Rajoitustoimet**	**Soveltaminen**	**Voimaantulo**
Kiinnittymisenestojärjestelmässä biosideina toimivat orgaaniset tinayhdisteet	Aluksia ei käsitellä tai uudelleenkäsitellä näillä aineilla	Kaikki alukset	1 päivänä tammikuuta 2003
Kiinnittymisenestojärjestelmässä biosideina toimivat orgaaniset tinayhdisteet	Aluksilla joko 1) ei ole näitä aineita rungossaan, ulkoisissa osissaan tai pinnoissaan; tai 2) on pinnoite, joka muodostaa esteen näiden aineiden liukenemiselle alla olevasta yleissopimuksen vastaisesta kiinnittymisenestojärjestelmästä	Kaikki alukset (lukuun ottamatta kiinteitä ja kelluvia alus-toja, FSU:ita ja FPSO:ita, jotka on rakennettu ennen 1 päivää tammikuuta 2003 ja jotka eivät ole olleet kuivatelakalla 1 päivänä tammikuuta 2003 tai sen jälkeen)	1 päivänä tammikuuta 2008

ANNEX 1

CONTROLS ON ANTI-FOULING SYSTEMS

Anti-fouling system	Control measures	Application	Effective date
Organic compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships shall not apply or re-apply such com-pounds	All ships	1 January 2003
Organic compounds which act as biocides in anti-fouling systems	Ships either: (1) shall not bear such com-pounds on their hulls or ex-ternal parts or surfaces; or (2) shall bear a coating that forms a barrier to such com-pounds leaching from the underlying non compliant anti fouling systems	All ships (except fixed and floating platforms, FSUs, and FPSOs that have been constructed prior to 1 January 2003 and that have not been in dry-dock on or after 1 January 2003)	1 January 2008

2 LIITE

ALUSTAVAA EHDOTUSTA KOSKEVAT VAATIMUKSET

1) Alustavaan ehdotukseen tulee sisältyä riittävä aineisto, jossa mainitaan vähintään seuraavat tiedot:

a) ehdotuksessa tarkoitetun kiinnittymisenestojärjestelmän tunnistetiedot: kiinnittymisenestojärjestelmän nimi, vaikuttavien ainesosien nimet ja CAS-numerot (Chemical Abstract Service Registry Number), niiltä osin kuin soveltuvat, tai järjestelmän ainesosat, joiden epäillään aiheuttavan kyseessä olevat haitalliset vaikutukset;

b) kuvaus niistä tiedoista, jotka viittaavat siihen, että kiinnittymisenestojärjestelmästä tai sen muuntumistuotteista saattaa aiheutua riski ihmisen terveydelle tai haitallisia vaikutuksia muille kuin kohde-eliöille pitoisuuksissa, jotka ovat todennäköisesti havaittavissa ympäristössä (esimerkiksi edustavilla lajeilla tehtyjen toksisuustestien tulokset tai tiedot biokertyvyydestä);

c) aineistoa, joka tukee kiinnittymisenestojärjestelmän myrkyllisten ainesosien tai sen muuntumistuotteiden mahdollisuutta esiintyä ympäristössä pitoisuuksina, jotka voivat joh-

ANNEX 2

REQUIRED ELEMENTS FOR AN INITIAL PROPOSAL

(1) An initial proposal shall include adequate documentation containing at least the following:

(a) identification of the anti-fouling system addressed in the proposal: name of the anti-fouling system; name of active ingredients and Chemical Abstract Services Registry Number (CAS number), as applicable; or components of the system which are suspected of causing the adverse effects of concern;

(b) characterization of the information which suggests that the anti-fouling system or its transformation products may pose a risk to human health or may cause adverse effects in non-target organisms at concentrations likely to be found in the environment (e.g., the results of toxicity studies on representative species or bioaccumulation data);

(c) material supporting the potential of the toxic components in the anti-fouling system, or its transformation products, to occur in the environment at concentrations which could

taa haitallisiin vaikutuksiin muilla kuin kohde-eliöillä, ihmisen terveyteen tai veden laatuun (esimerkiksi tiedot pysyvyydestä vesikerroksessa, sedimentissä ja eliöstössä, myrkyllisten ainesosien vapautumisnopeus käsitellyistä pinnoista tutkimuksissa tai todellisissa käyttöolosuhteissa, tai ympäristön seurantatiedot, jos saatavilla);

d) analyysi kiinnittymisenestojärjestelmän, siihen liittyvien haitallisten vaikutusten ja ympäristössä todettujen tai ennakoitujen pitoisuuksien keskinäisestä yhteydestä; ja

e) alustava suositus rajoitustoimenpiteistä, jotka voisivat tehokkaasti vähentää kiinnittymisenestojärjestelmään liittyviä haitallisia vaikutuksia.

2) Alustava ehdotus toimitetaan järjestön sääntöjen ja menettelytapojen mukaisesti.

result in adverse effects to non-target organisms, human health, or water quality (e.g., data on persistence in the water column, sediments and biota; the release rate of toxic components from treated surfaces in studies or under actual use conditions; or monitoring data, if available);

(d) an analysis of the association between the anti-fouling system, the related adverse effects and the environmental concentrations observed or anticipated; and

(e) a preliminary recommendation on the type of restrictions that could be effective in reducing the risks associated with the anti-fouling system.

(2) An initial proposal shall be submitted in accordance with rules and procedures of the Organization.

3 LIITE

LAAJAA EHDOTUSTA KOSKEVAT VAATIMUKSET

1) Laajaan ehdotukseen tulee sisältyä riittävä aineisto, jossa mainitaan seuraavat tiedot:

a) alustavassa ehdotuksessa mainittujen tietojen päivitys;

b) 3 kappaleen a, b ja c kohdassa mainittuja tietoja koskevat havainnot niiltä osin kuin ne soveltuvat ehdotukseen, sekä tunniste tai kuvaus niistä menetelmistä, joiden avulla tiedot on saatu;

c) yhteenveto kiinnittymisenestojärjestelmän haitallisia vaikutuksia osoittavien tutkimusten tuloksista;

d) jos ympäristön seurantaa on tehty, seurantatulosten yhteenveto, mukaan lukien tiedot alusliikenteestä ja seuranta-alueen yleiskuvaus;

e) yhteenveto saatavilla olevista tiedoista ympäristön altistumisesta tai ekologisesta altistumisesta sekä matemaattisen mallinnuksen avulla tehdyt arviot ympäristöpitoisuuksista. Tässä tulee käyttää kaikkia saatavilla olevia ympäristökulkeutumisen parametreja, mieluiten kokeellisesti määritettyjä, yhdessä mallin-

ANNEX 3

REQUIRED ELEMENTS OF A COMPREHENSIVE PROPOSAL

(1) A comprehensive proposal shall include adequate documentation containing the following:

(a) developments in the data cited in the initial proposal;

(b) findings from the categories of data set out in paragraphs (3)(a), (b) and (c), as applicable, depending on the subject of the proposal and the identification or description of the methodologies under which the data were developed;

(c) a summary of the results of studies conducted on the adverse effects of the anti-fouling system;

(d) if any monitoring has been conducted, a summary of the results of that monitoring, including information on ship traffic and a general description of the area monitored;

(e) a summary of the available data on environmental or ecological exposure and any estimates of environmental concentrations developed through the application of mathematical models, using all available environmental fate parameters, preferably those which were determined experimentally,

nusmenetelmän tunnisteen tai kuvauksen kanssa;

f) arviointi kyseessä olevan kiinnittymisenestojärjestelmän, siihen liittyvien haitallisten vaikutusten ja ympäristössä todettujen tai ennakoitujen pitoisuuksien keskinäisestä yhteydestä;

g) laadullinen lausunto f kohdassa tarkoitetun arvioinnin luotettavuudesta;

h) suositus erityisistä rajoitustoimista kiinnittymisenestojärjestelmästä aiheutuvan riskin vähentämiseksi; ja

i) yhteenveto saatavilla olevista tutkimustuloksista, jotka koskevat suositeltujen rajoitustoimien mahdollisia vaikutuksia ilman laatuun, telakan olosuhteisiin, kansainväliseen merenkulkuun ja muihin asiaankuuluviin sektoreihin, sekä soveltuvien vaihtoehtojen saatavuudesta.

2) Laajaan ehdotukseen tulee myös sisältyä seuraavat tiedot huolenaiheena olevien ainesosien fysikaalis-kemiallisista ominaisuuksista niiltä osin kuin ne soveltuvat:

- sulamispiste
- kiehumispiste
- tiheys (suhteellinen tiheys)
- höyrynpaine
- vesiliukoisuus / pH / dissosioitumisvakio (pKa)
- hapetus/pelkistyspotentiaali
- molekyylipaino
- molekyylirakenne ja
- muut alustavassa ehdotuksessa mainitut fysikaalis-kemialliset ominaisuudet.

3) 1 kappaleen b kohdan soveltamista varten tarvitaan seuraavat tiedot:

a) tiedot kulkeutumisesta ja vaikutuksesta ympäristöön

- hajoamis-/häviämistavat (esimerkiksi hydrolyysi/ valohajoaminen/ biohajoaminen)

- pysyvyys relevantissa väliaineessa (esimerkiksi vesikerroksessa/ sedimentissä/ eliöstössä)
- sedimentti/vesi -jakaantuminen
- biosidien tai vaikuttavien ainesosien suodatusnopeus
- massatasapaino
- biokertyvyys, jakaantumiskerroin, oktanoli/vesi -jakaantumiskerroin ja
- uudentyyppiset reaktiot vapautumisessa

along with an identification or description of the modelling methodology;

(f) an evaluation of the association between the anti-fouling system in question, the related adverse effects and the environmental concentrations, either observed or expected;

(g) a qualitative statement of the level of uncertainty in the evaluation referred to in subparagraph (f);

(h) a recommendation of specific control measures to reduce the risks associated with the anti-fouling system; and

(i) a summary of the results of any available studies on the potential effects of the recommended control measures relating to air quality, shipyard conditions, international shipping and other relevant sectors, as well as the availability of suitable alternatives.

(2) A comprehensive proposal shall also include information on each of the following physical and chemical properties of the component(s) of concern, if applicable:

-melting point;
-boiling point;
-density (relative density);
-vapour pressure;
-water solubility / pH / dissociation constant (pKa);
-oxidation/reduction potential;
-molecular mass;
-molecular structure; and
-other physical and chemical properties identified in the initial proposal.

(3) For the purposes of paragraph (1)(b) above, the categories of data are:

(a) Data on environmental fate and effect:

-modes of degradation/dissipation (e.g., hydrolysis/photodegradation/ biodegradation);
-persistence in the relevant media (e.g., water column/sediments/biota);

-sediments/water partitioning;
-leaching rates of biocides or active ingredients;
-mass balance;
-bioaccumulation, partition coefficient, octanol/water coefficient; and
-any novel reactions on release or known

tai tunnetut keskinäiset vaikutukset;

b) tiedot tahattomista vaikutuksista vesikasveihin, selkärangattomiin, kaloihin, merilintuihin, merinisäkkäisiin, uhanalaisiin lajeihin, muuhun eliöstöön, veden laatuun, merenpohjaan tai muiden kuin kohde-eliöiden elinympäristöön mukaan luettuna herkät ja edustavat eliöt:

- lyhytaikainen myrkyllisyys
- pitkäaikainen myrkyllisyys
- kehitys- ja lisääntymismyrkyllisyys
- hormonitoiminnon häiriöt
- sedimentin myrkyllisyys
- biosaatavuus/ rikastuminen ravintoverkoissa/ biokertyvyys
- vaikutukset ravintoverkkoon/ populaatioon
- havainnot haitallisista vaikutuksista kentällä/ kalakuolemat/ rantaan ajautumiset/ kudosmääritykset ja
- jäämät merikaloissa ja -äyriäisissä;

Näiden tietojen tulee liittyä yhteen tai useampaan eliölajityyppiin, joka ei ole kohdelajina, kuten vesikasveihin, selkärangattomiin, kaloihin, lintuihin, nisäkkäisiin ja uhanalaisiin lajeihin.

c) tiedot mahdollisista vaikutuksista ihmisen terveyteen (sisältäen altistuneen merikala- ja äyriäisravinnon kulutuksen mutta ei rajoittuen siihen).

4) Laajaan ehdotukseen tulee sisältyä kuvaus käytetyistä menetelmistä sekä toimista, joihin on ryhdytty laadun varmistamiseksi, ja tutkimusten ennakkoarvioinnista.

interactive effects.

(b) Data on any unintended effects in aquatic plants, invertebrates, fish, seabirds, marine mammals, endangered species, other biota, water quality, the seabed, or habitat of non-target organisms, including sensitive and representative organisms:

-acute toxicity;
-chronic toxicity;
-developmental and reproductive toxicity;
-endocrine disruption;
-sediment toxicity;
- bioavailability/biomagnification/bioconcentration;
-food web/population effects;

-observations of adverse effects in the field/fish kills/ strandings/ tissue analysis; and
-residues in seafood.

These data shall relate to one or more types of non-target organisms such as aquatic plants, invertebrates, fish, birds, mammals and endangered species.

(c) Data on the potential for human health effects (including, but not limited to, consumption of affected seafood).

(4) A comprehensive proposal shall include a description of the methodologies used, as well as any relevant measures taken for quality assurance and any peer review conducted of the studies.

4 LIITE
KATSASTUKSET JA KIINNITTYMISENESTOJÄRJESTELMIEN TODISTUSKIRJAVAATIMUKSET

1 SÄÄNTÖ

Katsastukset

1) Jokaisessa 3 artiklan 1 kappaleen a kohdassa tarkoitetussa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 ja joka tekee kansainvälisiä matkoja, lukuun ottamatta kiinteitä ja kelluvia alustoja, FSU:ita ja FPSO:ita, on suoritettava jäljempänä selostetut katsastukset:

a) peruskatsastus ennen aluksen asettamista liikenteeseen tai ennen kuin 2 tai 3 säännössä vaadittu kansainvälinen kiinnittymisenestojärjestelmää koskeva todistuskirja (todistuskirja) annetaan ensimmäisen kerran, ja

b) katsastus, kun kiinnittymisenestojärjestelmää muutetaan tai se korvataan. Tämänkaltaiset katsastukset tulee kirjata 2 tai 3 säännön nojalla annettuun todistuskirjaan.

2) Katsastus on suoritettava niin, että saadaan varmuus siitä, että aluksen kiinnittymisenestojärjestelmä vastaa täysin tämän yleissopimuksen vaatimuksia.

3) Hallinnon tulee ryhtyä sopiviin toimenpiteisiin niiden alusten kohdalla, joita tämän säännön 1 kappaleen määräykset eivät koske, jotta voitaisiin saada varmuus siitä, että nämä alukset täyttävät tämän yleissopimuksen määräykset.

4) a) Hallinnon asianmukaisesti valtuuttamien viranomaisten tai 3 säännön 1 kappaleen mukaisen sopimuspuolen on suoritettava tämän yleissopimuksen täytäntöönpanoon liittyvät alusten katsastukset ottaen huomioon järjestössä laaditut katsastuksia koskevat suuntaviivat* Vaihtoehtoisesti hallinto saattaa kuitenkin uskoa katsastukset joko tarkoitukseen nimetyille katsastajille tai hyväksymilleen laitoksille.

ANNEX 4
SURVEYS AND CERTIFICATION REQUIREMENTS FOR ANTI-FOULING SYSTEMS

REGULATION 1

Surveys

(1) Ships of 400 gross tonnage and above referred to in article 3(1)(a) engaged in international voyages, excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs, shall be subject to surveys specified below:

(a) an initial survey before the ship is put into service or before the International Anti-fouling System Certificate (Certificate) required under regulation 2 or 3 is issued for the first time; and

(b) a survey when the anti-fouling systems are changed or replaced. Such surveys shall be endorsed on the Certificate issued under regulation 2 or 3.

(2) The survey shall be such as to ensure that the ship's anti-fouling system fully complies with this Convention.

(3) The Administration shall establish appropriate measures for ships that are not subject to the provisions of paragraph (1) of this regulation in order to ensure that this Convention is complied with.

(4) (a) As regards the enforcement of this Convention, surveys of ships shall be carried out by officers duly authorized by the Administration or as provided in regulation 3(1), taking into account guidelines for surveys developed by the Organization.* Alternatively, the Administration may entrust surveys required by this Convention either to surveyors nominated for that purpose or to organizations recognized by it.

* Suuntaviivat tullaan laatimaan

* Guidelines to be developed.

b) Nimetessään katsastajia tai hyväksyessään laitoksia** suorittamaan katsastuksia hallinnon tulee vähimmäisvaatimuksena valtuuttaa nimeämänsä katsastaja tai hyväksymänsä laitos

i) vaatimaan, että katsastamansa alus täyttää 1 liitteen määräykset, ja

ii) suorittamaan katsastuksia tämän yleissopimuksen sopimuspuolena olevan satamavaltion asianmukaisten viranomaisten pyynnöstä.

c) Kun hallinto, nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos katsoo, ettei aluksen kiinnittymisenestojärjestelmä ole yhdenmukainen joko 2 tai 3 säännön mukaisen todistuskirjan tietojen kanssa tai tämän yleissopimuksen vaatimusten kanssa, tulee sellaisen hallinnon, katsastajan tai laitoksen välittömästi varmistaa, että aluksella ryhdytään korjaaviin toimiin sen saattamiseksi yleissopimuksen vaatimusten mukaiseksi. Katsastajan tai laitoksen tulee myös tiedottaa hallinnolle asiasta asiaankuuluvalla menettelytavalla. Jos vaadittuihin korjaaviin toimiin ei ryhdytä, hallinnolle on heti tiedotettava asiasta, ja sen tulee varmistaa, että joko todistuskirjaa ei anneta alukselle tai se peruutetaan, tapauksesta riippuen.

d) Jos alus on toisen sopimuspuolen satamassa c kohdan mukaisessa tapauksessa, satamavaltion asianmukaisille viranomaisille on heti tiedotettava asiasta. Kun hallinto, nimetty katsastaja tai hyväksytty laitos on tiedottanut satamavaltion asianmukaisille viranomaisille asiasta, kyseessä olevan satamavaltion hallituksen on annettava tarpeellista apua hallinnolle, katsastajalle tai laitokselle, jotta ne voivat suorittaa tämän säännön mukaiset velvoitteet mukaan lukien 11 tai 12 artiklassa mainitut toimet.

(b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations** to conduct surveys shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization to:

(i) require a ship that it surveys to comply with the provisions of Annex 1; and

(ii) carry out surveys if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party to this Convention.

(c) When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization determines that the ship's anti-fouling system does not conform either to the particulars of a Certificate required under regulation 2 or 3, or to the requirements of this Convention, such Administration, surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken to bring the ship into compliance. A surveyor or organization shall also in due course notify the Administration of any such determination. If the required corrective action is not taken, the Administration shall be notified forthwith and it shall ensure that the Certificate is not issued or is withdrawn as appropriate.

(d) In the situation described in subparagraph (c), if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall be notified forthwith. When the Administration, a nominated surveyor, or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such Administration, surveyor, or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regulation, including any action described in article 11 or 12.

---

* **Viitataan järjestön päätöslauselmalla A.739(18) hyväksymiin suuntaviivoihin sellaisina kuin ne ovat järjestön mahdollisesti muuttamina ja järjestön päätöslauselmalla A.789(19) hyväksymiin ohjeisiin sellaisina kuin ne ovat järjestön mahdollisesti muuttamina.

* Refer to the guidelines adopted by the Organization by resolution A.739(18), as may be amended by the Organization, and the specifications adopted by the Organization by resolution A.789(19), as may be amended by the Organization.

2 SÄÄNTÖ

Kansainvälisen kiinnittymisenestojärjestelmää koskevan todistuskirjan antaminen tai vahvistaminen

1) Hallinnon tulee vaatia, että alukselle, johon 1 sääntöä sovelletaan, annetaan todistuskirja aluksen läpäistyä 1 säännön määräysten mukaisesti suoritetun katsastuksen. Muiden sopimuspuolien tulee hyväksyä sopimuspuolen hallinnon alaisuudessa annettu todistuskirja, jota tulee kaikissa tätä yleissopimusta koskevissa asioissa pitää samanarvoisena kuin niiden itsensä antamia todistuskirjoja.

2) Hallinto tai sen asianmukaisesti valtuuttama henkilö tai laitos antaa tai vahvistaa todistuskirjan. Kaikissa tapauksissa hallinnolla on täysi vastuu todistuskirjasta.

3) Hallinto antaa tämän säännön 2 ja 3 kappaleen mukaisesti todistuskirjan viimeistään kahden vuoden kuluttua 1 liitteen määräysten voimaantulosta sellaisille aluksille, jotka käyttävät 1 liitteen mukaisesti rajoitettua kiinnittymisenestojärjestelmää, joka on kiinnitetty ennen rajoitusmääräysten voimaantulopäivää. Tämä kappale ei vaikuta alusten velvoitteeseen noudattaa 1 liitteessä asetettuja vaatimuksia.

4) Todistuskirjan kaavan tulee olla tämän liitteen 1 lisäyksessä annetun mallin mukainen ja se on laadittava ainakin englanniksi, espanjaksi tai ranskaksi. Jos todistuskirjassa käytetään myös sen antaneen valtion virallista kieltä, sillä on etusija riita- ja tulkintatilanteessa.

3 SÄÄNTÖ

Toisen sopimuspuolen antama tai vahvistama kansainvälinen kiinnittymisenestojärjestelmää koskeva todistuskirja

1) Hallinnon pyynnöstä toinen sopimuspuoli voi katsastuttaa aluksen, ja todettuaan, että tämän yleissopimuksen määräykset on täytetty, sen tulee antaa tai valtuuttaa joku antamaan alukselle todistuskirja tämän yleissopimuksen mukaisesti. Lisäksi niissä tapauksissa, joihin se on sovellettavissa, toisen sopimuspuolen tulee vahvistaa tai valtuuttaa joku

REGULATION 2

Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate

(1) The Administration shall require that a ship to which regulation 1 applies is issued with a Certificate after successful completion of a survey in accordance with regulation 1. 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.

(2) 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.

(3) For ships bearing an anti-fouling system controlled under Annex 1 that was applied before the date of entry into force of a control for such a system, the Administration shall issue a Certificate in accordance with paragraphs (2) and (3) of this regulation not later than two years after entry into force of that control. This paragraph shall not affect any requirement for ships to comply with Annex 1.

(4) The Certificate shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 1 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the issuing State is also used this shall prevail in the case of the dispute or discrepancy.

REGULATION 3

Issue or Endorsement of an International Anti-fouling System Certificate by Another Party

(1) At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that this Convention has been complied with, it shall issue or authorize the issue of a Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that Certificate for the ship, in accordance with this Convention.

vahvistamaan todistuskirja alukselle tämän yleissopimuksen mukaisesti.

2) Jäljennös todistuskirjasta ja katsastusselostuksesta on toimitettava niin pian kuin mahdollista pyynnön esittäneelle hallinnolle.

3) Näin annetussa todistuskirjassa tulee olla maininta siitä, että se on annettu 1 kappaleessa tarkoitetun hallinnon pyynnöstä. Se on yhtä pätevä kuin hallinnon antama todistuskirja ja se tunnustetaan samanarvoiseksi tällaisen todistuskirjan kanssa.

4) Todistuskirjaa ei tule antaa alukselle, joka on oikeutettu käyttämään sellaisen valtion lippua, joka ei ole sopimuspuoli.

(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 that it has been issued at the request of the Administration referred to in paragraph (1) 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 which is entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

4 SÄÄNTÖ

Kansainvälisen kiinnittymisenestojärjestelmää koskevan todistuskirjan voimassaoloaika

1) 2 tai 3 säännön nojalla annetun todistuskirjaa voimassaolo päättyy seuraavissa tapauksissa:

a) jos kiinnittymisenestojärjestelmä vaihdetaan tai korvataan eikä todistuskirjaa vahvisteta tämän yleissopimuksen mukaisesti, tai

b) aluksen siirtyessä käyttämään toisen valtion lippua. Uusi todistuskirja annetaan vain silloin, kun uuden todistuskirjan antava sopimuspuoli on täysin vakuuttunut siitä, että alus täyttää tämän yleissopimuksen vaatimukset. Jos siirtyminen tapahtuu sopimuspuolten välillä ja jos pyyntö tehdään kolmen kuukauden kuluessa siirtymisestä, tulee mahdollisimman pian siirtymisen jälkeen sen sopimuspuolen, jonka lippua alus oli aikaisemmin oikeutettu käyttämään, lähettää hallinnolle jäljennös todistuskirjoista, jotka aluksella oli ennen siirtymistä sekä jäljennökset asianomaisista katsastusselostuksista, jos sellaiset ovat saatavilla.

2) Sopimuspuoli voi antaa uuden todistuskirjan toiselta sopimuspuolelta siirtyneelle alukselle joko uuden katsastuksen perusteella tai edellisen sopimuspuolen, jonka lippua alus oli oikeutettu käyttämään, antaman voimassaolevan todistuskirjan perusteella.

REGULATION 4

Validity of an International Anti-fouling System Certificate

(1) A Certificate issued under regulation 2 or 3 shall cease to be valid in either of the following cases:

(a) if the anti-fouling system is changed or replaced and the Certificate is not endorsed in accordance with this Convention; and

(b) 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 this Convention. 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 a copy of the Certificates carried by the ship before the transfer and, if available, a copy of the relevant survey reports.

(2) The issue by a Party of a new Certificate to a ship transferred from another Party may be based on a new survey or on a valid Certificate issued by the previous Party whose flag the ship was entitled to fly.

5 SÄÄNTÖ

Ilmoitus kiinnittymisenestojärjestelmästä

1) Hallinnon on vaadittava kansainvälisiä matkoja tekeviltä aluksilta, joiden pituus on vähintään 24 metriä mutta bruttovetoisuus alle 400 ja joihin sovelletaan 3 artiklan 1 kappaleen a kohtaa (lukuun ottamatta kiinteitä tai kelluvia alustoja, FSU:ita ja FPSO:ita), että niillä on aluksen omistajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen allekirjoittama ilmoitus kiinnittymisenestojärjestelmästä. Tällaisen ilmoituksen mukana on oltava sopivia asiakirjoja, jotka osoittavat ilmoituksen oikeellisuuden (kuten kuitti käytetystä pinnoitteesta tai lasku pintakäsittelystä) tai siinä on oltava asianmukainen vahvistusmerkintä.

2) Ilmoituksen kaavan tulee olla tämän liitteen 2 lisäyksessä annetun mallin mukainen ja se on laadittava ainakin englanniksi, espanjaksi tai ranskaksi. Jos todistuskirjassa käytetään myös sen valtion virallista kieltä, jonka lippua alus on oikeutettu käyttämään, sillä on etusija riita- ja tulkintatilanteessa.

REGULATION 5

Declaration on Anti-fouling System

(1) The Administration shall require a ship of 24 meters or more in length, but less than 400 gross tonnage engaged in international voyages and to which article 3(1)(a) applies (excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs) to carry a Declaration signed by the owner or owner's authorized agent. Such Declaration shall be accompanied by appropriate documentation (such as a paint receipt or a contractor invoice) or contain appropriate endorsement.

(2) The Declaration shall be drawn up in the form corresponding to the model given in Appendix 2 to this Annex and shall be written at least in English, French, or Spanish. If an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly is also used, this shall prevail in the case of a dispute or discrepancy.

4 LIITTEEN 1 LISÄYS

KANSAINVÄLISEN KIINNITTYMISENESTOJÄRJESTELMÄÄ KOSKEVAN TODISTUSKIRJAN MALLIKAAVA

KANSAINVÄLINEN TODISTUSKIRJA KIINNITTYMISENESTOJÄRJESTELMÄSTÄ

(Tätä todistuskirjaa on täydennettävä luettelolla käytetyistä kiinnittymisenestojärjestelmistä)

(*virallinen leima*) (*valtio*)

Annettu alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen määräysten perusteella (*valtion nimi*).....hallituksen puolesta

Tämän todistuskirjan on antanut
.....
(*valtuutettu henkilö tai laitos*)

(yllä olevat kohdat ovat toisin TBT-asetuksen liitteessä mutta tässä oleva suomennos vastaa muita IMO-sopimusten suomennoksia)

Jos aiemmin on annettu todistuskirja, tämä todistuskirja korvaa .....… (päivämäärä) annetun todistuskirjan.

Aluksen tiedot[1]

Aluksen nimi.....

Rekisterinumero tai tunnuskirjaimet.....

Rekisteripaikka.....

Bruttovetoisuus.....

IMO-numero[2]
….....

[1] Aluksen tiedot voidaan vaihtoehtoisesti esittää taulukkona, jossa eri kohdat on asetettu rinnakkain.
[2] Viitataan järjestön yleiskokouksen päätöslauselmalla A.600(15) hyväksyttyyn IMO Ship Identification Number Scheme -järjestelmään.

1 liitteen mukaisesti rajoitettua kiinnittymisenestojärjestelmää ei ole käytetty tällä aluksella sen rakentamisen aikana eikä sen jälkeen.....….

1 liitteen mukaisesti rajoitettua kiinnittymisenestojärjestelmää on aiemmin käytetty tällä aluksella, mutta se on poistettu (*lisää laitoksen nimi*)….....toimesta (*päivämäärä*)…....

1 liitteen mukaisesti rajoitettua kiinnittymisenestojärjestelmää on aiemmin käytetty tällä aluksella, mutta se on peitetty pinnoitteella (*lisää laitoksen nimi*).....toimesta (*päivämäärä*)…....

1 liitteen mukaisesti rajoitettu kiinnittymisenestojärjestelmä on kiinnitetty tälle alukselle ennen (*päivämäärä*)[3]…....., mutta se täytyy poistaa tai peittää pinnoitteella ennen (*päivämäärä*)[4].….

TÄTEN TODISTETAAN,

1 että alus on katsastettu yleissopimuksen 4 liitteen 1 säännön mukaisesti ja

2 että katsastus osoittaa aluksen kiinnittymisenestojärjestelmän täyttävän yleissopimuksen 1 liitteen asiaankuuluvat määräykset.

Annettu.....
(*todistuskirjan antopaikka*)

....
(*antopäivämäärä*)…. (*todistuskirjan antavan valtuutetun virkamiehen allekirjoitus*)

Sen katsastuksen valmistumispäivä, jonka perusteella todistuskirja annetaan .....

[3] Rajoitustoimen voimaantulopäivä.
[4] Toimeenpanoajanjakson päättymispäivä, joka on määritelty 4 artiklan 2 kappaleessa tai 1 liitteessä.

APPENDIX 1 TO ANNEX 4

MODEL FORM OF INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE

INTERNATIONAL ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE

(This certificate shall be supplemented by a Record of Anti-fouling Systems)

(Official seal) (State)

Issued under the

International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

under the authority of the Government of ……

(name of the State)

by ……. (person or organization authorized)

When a Certificate has been previously issued, this Certificate replaces the certificate dated ……...…..

Particulars of ship[5]

Name of ship…….

Distinctive number or letters……..

Port of registry ……

Gross tonnage……..

IMO number[6]……

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has not been applied during or after construction of

...……..

this ship

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has

…….….(date)on ….(insert name of the facility) been removed by ……

An anti-fouling system controlled under Annex 1 has been applied on this ship previously, but has been covered with a sealer coat applied by

…… (insert name of the facility)

...….(date)……...……on…

……....

An anti-fouling system controlled under Annex 1 was applied on this ship prior to….(date)[7], but

……

[5] Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

[6] In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme adopted by the Organization with Assembly resolution A.600(15).

[7] Date of entry into force of the control measure.

…….[4] (date)must be removed or covered with a sealer coat prior to

THIS IS TO CERTIFY THAT:
1 the ship has been surveyed in accordance with regulation 1 of Annex 4 to the Convention; and
2 the survey shows that the anti-fouling system on the ship complies with the applicable requirements of Annex 1 to the Convention.
Issued
at.....
...
(Place of issue of Certificate)
…… .....
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing the Certificate)
Date of completion of the survey on which this certificate is issued:
……..

[4] Date of expiration of any implementation period specified in article 4(2) or Annex 1.

KÄYTETTYJÄ KIINNITTYMISENESTOJÄRJESTELMIÄ KOSKEVAN LUETTELON MALLIKAAVA

LUETTELO KÄYTETYISTÄ KIINNITTYMISENESTO-JÄRJESTELMISTÄ

(Tämä luettelo on liitettävä pysyvästi kansainväliseen kiinnittymisenestojärjestelmää koskevaan todistuskirjaan)

Aluksen tiedot

Aluksen nimi:.....
.....….

Rekisterinumero tai tunnuskirjaimet:.....….

IMO-numero:.....
...

Asennetun kiinnittymisenestojärjestelmän tiedot

Käytetyn kiinnittymisenestojärjestelmän tyyppi.....

Kiinnittymisenestojärjestelmän asennuspäivä.....

Asennuksen suorittaneen yrityksen ja laitoksen nimi/sijainti.....

Kiinnittymisenestojärjestelmän valmistajan nimi.....

Kiinnittymisenestojärjestelmän nimi ja väri.....

Vaikuttava ainesosa ja sen CAS-numero (Chemical Abstract Services Registry Number(s)).....…

Peittävän pinnoitteen tyyppi, jos sellaista on käytetty.....….

Peittävän pinnoitteen nimi ja väri, jos sellaista on käytetty.....….

Peittävän pinnoitteen levityksen päivämäärä….....

TÄTEN TODISTETAAN, että tämä luettelo on oikein joka suhteessa.

Annettu.....
.....
(*luettelon antopaikka*)

.....
.....
(*antopäivämäärä*) (*luettelon antavan valtuutetun virkamiehen allekirjoitus*)

MODEL FORM OF RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

RECORD OF ANTI-FOULING SYSTEMS

This Record shall be permanently attached to the International Anti-Fouling System Certificate.

Particulars of ship

Name of ship :……

Distinctive :……

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used .....
…….. Date(s) of application of anti-fouling system(s)……..……..

Name(s) of company(ies) and facility(ies)/location(s) where applied …….
……...

Name(s) of anti-fouling system manufacturer(s……
……..

Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s……
……..

Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s)) ……

Type(s) of sealer coat, if applicable …….
……...

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable ……
……...

Date of application of sealer coat…….
……..

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects.

Issued at…….....
(Place of issue of Record)

…… .....
(Date of issue) *(Signature of authorized official issuing the record)*

Luettelojen vahvistaminen[5]

TÄTEN TODISTETAAN, että yleissopimuksen 4 liitteen 1 säännön 1 kappaleen b kohdan mukaisesti suoritettu katsastus osoitti aluksen täyttävän yleissopimuksen määräykset

Asennetun kiinnittymisenestojärjestelmän tiedot

Käytetyn kiinnittymisenestojärjestelmän tyyppi.....

Kiinnittymisenestojärjestelmän asennuspäivä.....

Asennuksen suorittaneen yrityksen ja laitoksen nimi/sijainti.....

Kiinnittymisenestojärjestelmän valmistajan nimi.....

Kiinnittymisenestojärjestelmän nimi ja väri.....

Vaikuttava ainesosa ja sen CAS-numero (Chemical Abstract Services Registry Number(s))....….

Peittävän pinnoitteen tyyppi, jos sellaista on käytetty.....

Peittävän pinnoitteen nimi ja väri, jos sellaista on käytetty.....….

Peittävän pinnoitteen levityksen päivämäärä….....

Allekirjoitus.....
(*luettelon antavan valtuutetun virkamiehen allekirjoitus*)

Paikka.....

Päivämäärä[6].....

(*viranomaisen sinetti tai leima*)

[5] Tämä sivu on uusittava ja lisättävä luetteloon, kun hallinto pitää sitä tarpeellisena.
[6] Sen katsastuksen valmistumispäivä, jonka perusteella vahvistus tehdään.

Endorsement of the Records[5]

THIS IS TO CERTIFY that a survey required in accordance with regulation 1(1)(b) of Annex 4 to the Convention found that the ship was in compliance with the Convention

Details of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used……
.....Date(s) of application of anti-fouling sytem(s)……..Name(s) of company(ies) and facility(ies) location(s) where aplied.....
.....
Name(s) of anti-fouling system(s) manufaturer(s).....
.....
Name(s) and colour(s) of anti-fouling system(s) …….....
.....Active ingredient(s) and their Chemical Abstract Services Registry Number(s) (CAS number(s)) ...
……..
Type(s) of sealer coat, if applicable …….

Name(s) and colour(s) of sealer coat applied, if applicable
…….. Date of application of sealer coat ……..…

Signed:.....
(Signature of authorized official issuing the Record)
Place: .....
Date[6]: .....

(Seal or stamp of the authority)

[5] This page of the Record shall be reproduced and added to the Record as considered necessary by the Administration.
[6] Date of completion of the survey on which this endorsement is made.

4 LIITTEEN 2 LISÄYS

KIINNITTYMISENESTOJÄRJESTELMÄÄ KOSKEVAN ILMOITUKSEN MALLIKAAVA

ILMOITUS KIINNITTYMISENESTOJÄRJESTELMÄSTÄ

Laadittu
alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen
nojalla

Aluksen nimi.....

Rekisterinumero tai tunnuskirjaimet.....

Rekisteripaikka.....

Pituus.....

Bruttovetoisuus.....

IMO-numero (jos soveltuu).....

Ilmoitan, että tällä aluksella käytetty kiinnittymisenestojärjestelmä täyttää yleissopimuksen 1 liitteen määräykset

....
(*päivämäärä*) (*omistajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen allekirjoitus*)

Asennetun kiinnittymisenestojärjestelmän vahvistaminen

Asennetun kiinnittymisenestojärjestelmän tyyppi ja asennuspäivä.....

....
(*päivämäärä*) (*omistajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen allekirjoitus*)

Asennetun kiinnittymisenestojärjestelmän tyyppi ja asennuspäivä.....

....
(*päivämäärä*) (*omistajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen allekirjoitus*)

Asennetun kiinnittymisenestojärjestelmän tyyppi ja asennuspäivä.....
....
(*päivämäärä*) (*omistajan tai hänen valtuuttamansa asiamiehen allekirjoitus*)

APPENDIX 2 TO ANNEX 4

MODEL FORM OF DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

DECLARATION ON ANTI-FOULING SYSTEM

Drawn up under the

International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships

Name of ship ……..... Distinctive number or letters ..... Port of registry ..... Length …… Gross tonnage ..... IMO number (if applicable) .....

I declare that the anti-fouling system used on this ship complies with Annex 1 of the Convention.

…… .....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Endorsement of anti-fouling system(s) applied

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application..... ..... . …… .....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application..... ..... . …… .....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)

Type(s) of anti-fouling system(s) used and date(s) of application..... ..... . …… .....

(Date) (Signature of owner or owner's authorized agent)