

Hallituksen esitys eduskunnalle merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi merenkulun ympäristönsuojelulakia, aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettua lakia, alusrekisterilakia, eräiden alusten ja niitä käyttävien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettua lakia sekä laivavarustelakia.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettavilla muutoksilla pantaisiin täytäntöön EU:n uudistettu alusjätedirektiivi. Ehdotettavat muutokset koskevat ennen kaikkea huvivenesatamia, kalastussatamia sekä yhteysalusten ja vesibussien käyttämiä satamia. Jätehuollon järjestämistä ja jätehuoltosuunnitelman laatimista koskevat vaatimukset laajenisivat suureen osaan näistä satamista. Alusjätedirektiivi edellyttää myös muutoksia alusjätteitä koskevaa maksujärjestelmää ja vapautuksia koskevaan sääntelyyn. Lisäksi lain öljypäästömaksua koskevan sääntelyn soveltamisala laajennettaisiin sisävesille ja öljylastinsiirtoja koskeva sääntely laajennettaisiin kattamaan myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirrot sekä polttoaineiden toimitukset alukselta toiselle. Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan myös muutoksia, joilla tarkennettaisiin rikkidirektiivin täytäntöönpanoa Suomessa sekä muutoksia, joilla rajattaisiin painolastivesisääntelyn soveltumista tiettyihin Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottaviin aluksiin.

Edellä mainitun ohella esityksessä ehdotetaan muutettavan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain viittauksia EU:n lainsäädäntöön ja lain mukaista perinnealuksen määritelmää sekä lisättävän ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annetun direktiivin täytäntöön panemiseksi tarvittavat säännökset. Lisäksi alusrekisterilakiin ehdotetaan muutoksia, jotka koskevat rekisteröintihakemuksen saantoasiakirjan jäljennöstä ja rekisteriviranomaisen velvollisuutta poistaa alus rekisteristä. Esityksessä ehdotetaan myös muutettavan eräiden alusten ja niitä käyttävien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain säännöksiä, jotka koskevat luokituslaitoksen tekemää aluksen turvatarkastusta. Lisäksi laivavarustelakiin esitetään eräitä teknisiä muutoksia.

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2021 toiseksi lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Lait merenkulun ympäristönsuojelulain, alusturvallisuuslain ja laivavarustelain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 28.6.2021. Merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta annettavaan lakiin ehdotetaan kuitenkin eräitä siirtymäsäännöksiä, joilla viivytetään satamille ja aluksille tulevien vaatimusten voimaantuloa. Lait alusrekisterilain ja eräiden alusten ja niitä käyttävien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	6
2 Alusjätedirektiivin tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	7
3 Nykytila ja sen arviointi.....	9
3.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely.....	9
3.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	11
3.3 Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskeva sääntely.....	12
3.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely.....	12
3.5 Painolastivesisääntelyn soveltuminen jäänmurtajiin.....	14
3.6 Alusturvallisuuslaki	14
3.7 Alusrekisterilaki	15
3.8 Turvatoimilaki.....	17
3.9 Laivavarustelaki	18
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	18
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	18
4.1.1 Aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely	18
4.1.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	21
4.1.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen.....	22
4.1.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely.....	23
4.1.5 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle.....	24
4.1.6 Alusturvallisuuslaki	24
4.1.7 Alusrekisterilaki	25
4.1.8 Turvatoimilaki.....	25
4.1.9 Laivavarustelaki	25
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	26
4.2.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely	26
4.2.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	33
4.2.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen.....	34
4.2.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely.....	34
4.2.5 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle.....	36
4.2.6 Alusturvallisuuslaki	37
4.2.7 Alusrekisterilaki	37
4.2.8 Turvatoimilaki.....	38
4.2.9 Laivavarustelaki	39
5 Muut toteuttamismuutokset	40
5.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely.....	40

5.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu.....	41
5.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen.....	41
5.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely.....	41
5.5 Tiettyjen Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle.....	42
5.6 Alusturvallisuuslaki	42
5.7 Alusrekisterilaki	42
5.8 Turvatoimilaki.....	42
5.9 Laivavarustelaki	42
6 Lausuntopalaute.....	43
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	53
7.1 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	53
7.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	91
7.3 Laki alusrekisterilain muuttamisesta.....	93
7.4 Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain 4 a §:n muuttamisesta	96
7.5 Laki laivavarustelain muuttamisesta	96
8 Lakia alemman asteinen sääntely	96
8.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely	96
8.2 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely.....	99
9 Voimaantulo	100
10 Toimeenpano ja seuranta	100
11 Suhde muihin esityksiin.....	101
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	101
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	101
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	102
LAKIEHDOTUKSET	104
1. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	104
2. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	139
3. Laki alusrekisterilain muuttamisesta.....	142
4. Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	144
5. Laki laivavarustelain muuttamisesta	145
LIITTEET	146
RINNAKKAISTEKSTIT	146
1. Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	146
2. Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	214
3. Laki alusrekisterilain muuttamisesta.....	218
4. Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	220
5. Laki laivavarustelain muuttamisesta	221

ASETUSLUONNOS	222
Valtioneuvoston asetus merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta	222

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/883 (jäljempänä *alusjätedirektiivi*) annettiin 17.4.2019. Alusjätedirektiivillä uudistettiin unionin aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamista koskeva sääntely, joka oli annettu direktiivillä 2000/59/EY (jäljempänä *vanha alusjätedirektiivi*). Kansallisesti alusjättesääntely on pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 9 ja 10 lukujen säännöksillä. Unionin alusjättesääntelyn uudistamisen myötä myös kansallinen lainsäädäntö on päivitettävä, ja muutokset kansalliseen sääntelyyn on saatettava voimaan viimeistään 28.6.2021.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan myös muutoksia, jotka perustuvat täytäntöönpanevien viranomaisten, sidosryhmien tai unionin viranomaisten havaintoihin. Tarve tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 (jäljempänä *rikkidirektiivi*), täytäntöönpanosäännösten täydentämiseen tuli ilmi Euroopan meriturvallisuusviraston (jäljempänä *EMSA*), vuonna 2018 Suomessa toteuttaman rikkidirektiivin täytäntöönpanon auditoinnin yhteydessä. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun sääntelyn laajentaminen kattamaan öljylastinsiirtojen lisäksi myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirrot sekä polttoaineiden toimittamisen alukselta toiselle perustuu etenkin öljyn- ja kemikaalintorjunnasta vastaavien viranomaisten huomioihin ja hallituksen esitykseen 3/2017 vp tehtyyn kirjaukseen siitä, että valmistelu sääntelyn laajentamiseksi polttoaineen toimittamiseen ja muihin kuin kivennäispohjaisiin öljyihin käynnistetään viipymättä kyseisen esityksen jälkeen. Painolastivesisääntelyn soveltamisen rajaaminen eräiden jäänmurtajien osalta perustuu viranomaisen aloitteeseen.

Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annettuun lakiin (1686/2009, jäljempänä *alusturvallisuuslaki*), ehdotettavat muutokset liittyvät unionin lainsäädännön täytäntöönpanoon. Perinnealuksen määritelmän täsmentämisen tarve ilmeni puolestaan vuoden 2019 muutosten teknisen täytäntöönpanon yhteydessä.

Alusrekisterilakiin (512/1993) esitettävillä muutoksilla korjattaisiin sellaisia nykyisen sääntelyn epäkohtia, joiden havaittiin covid-19-pandemian aikana vaarantavan merenkulun tavaraliikenteen jatkumista keskeytyksettä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lainsäädännön väliaikaisia poikkeuksia koskevat ehdotukset annettiin eduskunnalle huhtikuussa 2020 (HE 62/2020 vp) ja ne tulivat voimaan 1.6.2020. Esitys sisälsi määräajaksi tarkoitettuja ehdotuksia alusrekisterilain 20 ja 27 §:ien osalta, joilla poikkeusoloissa mahdollistettiin väliaikaisesti poikkeaminen alkuperäisen saantoasiakirjan tai sen julkisen notaarin oikeaksi todistaman jäljennöksen vaatimuksesta. Tässä esityksessä ehdotetaan jäljennöksen esittämisen säätämistä pysyväksi kaikissa tilanteissa. Alkuperäinen tai julkisen notaarin oikeaksi todistama saantoasiakirja olisi kuitenkin esitettävä viranomaiselle säädetyssä määräajassa jälkikäteen. Lisäksi ehdotetaan rekisteriviranomaiselle velvollisuutta poistaa alus rekisteristä, mikäli aluksen omistaja ei säädetyssä määräajassa jälkikäteen esitä tarpeellista selvitystä oman saantonsa laillisuudesta.

Samoin kuin alusrekisterilakiin ehdotettavien muutosten osalta, lakiin eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta (485/2004, jäljempänä

turvatoimilaki) esitetään muutoksia, jotta Suomelle tärkeän meriliikenteen toiminta voisi jatkua häiriöttömästi covid-19-pandemian kaltaisista poikkeuksellisista tilanteista huolimatta. Myös tässä esityksessä ehdotettu turvatoimilain muutos oli osana hallituksen esitystä eduskunnalle liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan lainsäädännön väliaikaista poikkeuksista (HE 62/2020 vp). Väliaikainen muutos tuli voimaan 1.6.2020 ja oli voimassa 31.12.2020 asti. Tässä esityksessä ehdotetaan muutoksen säätämistä pysyväksi, koska niin toimiala kuin Liikenne- ja viestintävirasto ovat kokeneet muutoksen hyödylliseksi ja toivovat sen säätämistä pysyväksi.

Laivavarustelakiin (1503/2011) ehdotettavien muutosten taustalla ovat viranomaisten huomiot sääntelyn muutostarpeista.

1.2 Valmistelu

Alusjätedirektiivin valmistelu

Unionin alusjätesääntely pohjautuu osaltaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMOssa sovitun alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvään vuoden 1978 pöytäkirjaan (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen (jäljempänä *MARPOL-yleissopimus*). MARPOL-yleissopimukseen vanhan alusjätedirektiivin antamisen jälkeen tehtyjen tiukennusten ja muiden muutosten myötä direktiivin soveltamisala ja määritelmät eivät enää olleet täysin linjassa MARPOL-yleissopimuksen sääntelyn kanssa. Komission toteuttaman vanhan alusjätedirektiivin REFIT-arvion¹ perusteella direktiivin täytäntöönpano ja valvonta on ollut ongelmallista. Suurimmat ongelmat liittyvät vastaanottolaitteiden riittävyyteen satamissa, aluksilla syntyvän jätteen toimittamiseen satamien vastaanottolaitteisiin ja hallinnollisiin rasituksiin, jotka johtuvat muun muassa siitä, että jäsenvaltiot ovat tulkinneet eri tavoin direktiivin keskeisiä käsitteitä ja menettelyjä. REFIT-arviossa todettiin, että osa direktiivissä havaituista puutteista on korjattavissa vain direktiivin lainsäädännöllisellä tarkistuksella, minkä vuoksi komissio käynnisti vaikutustenarvioinnin.

Komissio antoi ehdotuksensa vanhan alusjätedirektiivin uudistamiseksi 16.1.2018.² Ehdotusta käsiteltiin yhteispäätösmenettelyssä neuvoston valmisteluelimissä ja Euroopan parlamentissa. Neuvoston merenkulkutyöryhmässä ehdotusta käsiteltiin vuoden 2018 aikana. Neuvottelujen aikana eduskuntaa informoitiin ehdotuksesta U-kirjelmällä.³ Neuvotteluissa Suomi pyrki turvaamaan ympäristönsuojelun korkean tason. Suomi kannatti komission ehdotuksia sääntelyn yhtenäistämiseksi koko unionin alueella etenkin vapautuksiin ja maksujärjestelmiin liittyvien säännösten osalta. Eduskunnan ympäristövaliokunta piti direktiiviehdotusta ympäristönsuojelun näkökulmasta tarpeellisenä ja kiinnitti lausunnossaan huomiota satamien jätehuollon valvontaan ja tarpeeseen varmistaa ei erityismaksua -järjestelmän soveltuminen jatkossakin. Ympäristövaliokunta piti ongelmallisena, että vapautusjärjestelmä rajautuu unionin sisäiseen liikenteeseen. Liikenne- ja viestintävaliokunta puolestaan piti hyvänä sääntelyn yhtenäistämistä unionin sisällä sekä unionin ja kansainvälisen sääntelyn välillä.⁴ Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti huomiota myös siihen, että käsiteltävien ja vastaanotettavien jätteiden osalta tulisi ottaa huomioon myös niiden sopivuus alueellisen jätehuoltojärjestelmän kannalta.

¹ COM (2016) 168

² COM (2018) 33, vaikutusten arviointi SWD/2018/22 final

³ U 8/2018 vp

⁴ LiVL 7/2018 vp

Euroopan parlamentin puhemies ja neuvoston puheenjohtaja allekirjoittivat direktiivin 17.4.2019 ja se julkaistiin unionin virallisessa lehdessä 7.6.2019.

Hallituksen esityksen valmistelu

Alusjätedirektiivin kansalliseen lainsäädäntöön edellyttämien muutosten valmistelu aloitettiin liikenne- ja viestintäministeriössä, kun direktiivi oli julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Alusjätedirektiivi kuuluu sekä liikenne- ja viestintäministeriön että ympäristöministeriön vastuulle, sillä liikenne- ja viestintäministeriö vastaa merenkulkua koskevasta sääntelystä ja ympäristöministeriö jätehuoltoa koskevasta sääntelystä. Direktiivin täytäntöönpanoa ja hallituksen esitystä muutenkin on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriön johdolla. Alusjätedirektiivin täytäntöönpanon osalta valmistelussa on tehty tiivistä yhteistyötä etenkin ympäristöministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Valmisteluun ovat osallistuneet aiheesta riippuen myös maa- ja metsätalousministeriö, ulkoministeriö, Rajavartiolaitos, Tulli, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Väylävirasto.

Sidosryhmiä on kuultu valmistelun aikana kahdesti merenkulun sidosryhmäverkostossa, minkä lisäksi keskeisten sidosryhmien, kuten satamien, varustamojen, veneilijöiden ja kalastajien, edustajia sekä kuntia on kuultu erikseen erityisesti alusjätedirektiivin täytäntöönpanosta.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella 5.11.–17.12.2020. Lausuntoyhteenvedo on ladattavissa valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet verkkosivulta.⁵ Hallituksen esityksestä järjestettiin täydentävä lausuntokierros 1.–12.2.2021, koska merenkulun ympäristönsuojelulakiin tehtiin jatkovalmistelussa merkittäviä muutoksia, joista oli tarpeen kuulla sidosryhmiä. Kuntien tehtäviin tulevien muutosten vuoksi ehdotus käsiteltiin kunnallistalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa.

2 Alusjätedirektiivin tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Alusjätedirektiivillä pyritään varmistamaan, että unionin jäsenvaltioiden satamissa on saatavilla riittävät vastaanottolaitteet aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottamista varten ja että jäte toimitetaan niihin. Näin pyritään välttämään aluksilta peräisin olevien jätteiden joutumista mereen ja siten ehkäisemään merten pilaantumista ja roskaantumista sekä näistä johtuvia haittoja meriympäristölle ja terveydelle. Alusjätedirektiivillä yhdenmukaistetaan entisestään EU-lainsäädäntöä Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä tehdyn MARPOL-yleissopimuksen kanssa. Unionin alusjätedirektiivillä säännellään kuitenkin sekä satamissa että aluksissa tapahtuvaa toimintaa, kun taas MARPOL-yleissopimus koskee lähinnä aluksia.

Kuten vanha alusjätedirektiivi, nyt täytäntöön pantava direktiivi koskee satamien vastaanottolaitteita ja niiden riittävyyttä, satamien jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmia, alusjätteisiin liittyviä ilmoittamismenettelyjä, jätteiden jättämistä satamaan, aluksilta perittäviä maksuja ja vapautuksia. Uudella alusjätedirektiivillä pyritään korjaamaan vanhan alusjätedirektiivin edellä jaksossa 1.2.1 kuvattuja REFIT-arviossa havaittuja ongelmakohteita. Uudistettu direktiivi on siksi huomattavasti vanhaa alusjätedirektiiviä yksityiskohtaisempi.

Satamassa olevien vastaanottolaitteiden riittävyyden arvioinnissa huomioitavat tekijät eli käytännössä satamien erilliskeräysvaatimukset tarkentuivat. Samoin jätteiden vastaanotto- ja

⁵ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM036:00/2019>

käsittelysuunnitelmien sisältövaatimukset ovat aiempaa yksityiskohtaisemmat. Alukselta peräisin olevan jätteen toimittamista koskevia sääntöjä on tarkennettu ja laajennettu. Aiemmasta poiketen uudessa alusjätedirektiivissä säädetään jätteiden toimittamisesta annettavasta kuitista.

Maksujärjestelmää koskeva sääntely uudistettiin siten, että sen lähtökohdaksi kiinteiden jätteiden osalta otettiin Itämeren alueella jo Itämeren merellisen ympäristön suojelukomission (jäljempänä *HELCOM*), suositukseen⁶ perustuen noudatettava välillinen maksu eli niin kutsuttu ”ei erityismaksua” -järjestelmä. Lisäksi satamien on jatkossa myönnettävä alennuksia lähiliikenteen aluksille ja ”ympäristöystävällisille” aluksille eli sellaisille, joilla syntyy vähemmän jätettä. Myös direktiivin vaatimuksista myönnettävien vapautusten ehtoja ja vapautustodistusta koskevia vaatimuksia on tarkennettu. Lähiliikenteen alukset voivat tietyin ehdoin hakea vapautusta direktiivin velvoitteista. Sääntelyä on muutettu näiden alusten osalta ja sen seurauksena vapautuksia ei tarvitse enää hakea nykyisessä määrin, mikä vähentää varustamoiden ja viranomaisten hallinnollista taakkaa lisäämättä kuitenkaan ympäristöön kohdistuvaa rasitusta. Myös valvontajärjestelmää tehostetaan. Valvonta kohdistetaan viiteentoista prosenttiin kaikista jäsenvaltion satamissa vuosittain käyvistä aluksista. Lisäksi direktiivissä edellytetään, että alusten tarkastusvelvollisuutta laajennetaan muun muassa huviveneisiin. Tieto-, seuranta- ja valvontajärjestelmää koskevia vaatimuksia on myös tarkennettu.

Komissiolle on siirretty alusjätedirektiivin nojalla valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä direktiivin määräysten tarkentamiseksi. Ensinnäkin komissio voi antaa 7 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaan täytäntöönpanosäädöksiä riittävien erillisten varastotilojen laskemisen menetelmistä. Alusjätedirektiivin 8 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan mukaan komissiolle on toimivalta antaa täytäntöönpanosäädöksiä 5 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen alusten ympäristöystävällisyyskriteerien määrittämiseksi, ja 7 kohdan toisen alakohdan mukaan valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla määritetään kalastustoiminnan aikana verkkoihin kertyvän jätteen volyymia ja määriä koskevien seurantatietojen koskevat menetelmät ja raportoinnin muoto. Lisäksi komissio voi jäsenvaltioiden tarkastusvelvoitteita koskevan 11 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan nojalla antaa täytäntöönpanosäädöksiä unionin riskiperusteisen kohdentamismekanismin määrittelemiseksi. Täytäntöönpanosäädöksiä valmistellaan komission vetämässä Euroopan kestävän merenkulun foorumin (European Sustainable Shipping Forum) alusjäte-alaryhmässä. Työ on käynnistynyt, ja säädösten arvioidaan valmistuvan kesällä 2021.

Valtaosa alusjätedirektiivin säännöksistä on melko yksityiskohtaisia, eivätkä ne jätä jäsenvaltioille suurta liikkumavaraa. Direktiivin mukaisen sääntelyn soveltumisessa tietyillä alueilla ja tiettyihin aluksiin, kuten satamien ankkurointialueilla ja satamapalveluissa käytettäviin aluksiin, on jätetty pientä kansallista liikkumavaraa. Direktiivin mukaan jäsenvaltio voi sallia kahden tai useamman sataman yhteisen jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelman laatimisen tai vapautuksen suunnitelmien laatimisesta tietyille pienille satamille. Vastaanottolaitteiden riittävyyden arvioinnille, vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmien sisällölle ja jätteiden toimittamiselle asetetut vaatimukset ovat melko yksityiskohtaisia.

⁶ HELCOMin suositus 19/8, annettu 26.3.1998.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely

Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely on pantu kansallisesti täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 9 ja 10 lukujen ja merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 ja 8 lukujen säännöksillä. Sääntely pohjautuu vanhaan alusjätedirektiiviin, MARPOL-yleissopimuksen määräyksiin ja HELCOMin suositukseen. HELCOMin suositukseen perustuen kansallinen alusjättesääntely on vanhaa alusjätedirektiiviä ja MARPOL-yleissopimusta tiukempaa muun muassa maksujärjestelmän osalta. Itämeren alueella on esimerkiksi sovittu niin kutsutusta ”ei erityismaksua” -järjestelmästä, jonka perusteella aluksilta perittävien jätemaksujen suuruus ei saa riippua jätetyn jätteen määrästä. Kun jätteiden jättämisestä ei aiheudu ylimääräisiä kustannuksia, aluksella ei ole taloudellista kannustinta päästää jätteitä mereen. Suomessa ”ei erityismaksua” -järjestelmää sovelletaan öljypitoisiin jätteisiin, kiinteisiin jätteisiin lastijätettä lukuun ottamatta ja käymäläjätevesiin.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukujen sääntelyä on sovellettu kaikkiin satamiin eli paikkoihin tai maantieteellisiin alueisiin, jotka on varustettu niin, että ne voivat pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, mukaan lukien kalastusalukset ja huviveneet. Satamana ei ole kuitenkaan pidetty paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset. Sääntelyä ei ole sovellettu alle 50-paikkaisiin huvivenesatamiin. Sääntelyä ei ole sovellettu myöskään pieniin kalastussatamiin eikä maantielauttojen, yhteysalusten ja vesibussien käyttämiin laitureihin. Kalastussatamia koskevat nykyisin merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun vaatimukset, mutta suuri osa kalastussatamista on niin pieniä, ettei sääntelyä sovelleta niihin. ELY-keskuksilta saatujen tietojen mukaan kalastussatamien sääntelyä ei ole kuitenkaan sovellettu johdonmukaisesti. Osalla isoja kalastussatamia, joihin puretaan jopa miljoonia kiloja saalista vuosittain, ei ole jätehuoltosuunnitelmaa, ja toisaalta monilla hyvin pienillä, tuhansien kilojen purkumäärien satamilla on elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksymä jätehuoltosuunnitelma. Jätehuoltosuunnitelma on arviolta joillain sadoilla satamilla. Nämä ovat lähinnä kauppamerenkulun satamia, vähintään 50 venepaikan huvivenesatamia ja isoimpia kalastussatamia. Satamien määrästä ei ole saatavilla tietoa, koska ympäristönsuojelun tietojärjestelmästä ei ole toistaiseksi mahdollista saada koottua tietoa satamien jätehuollosta. Määrän arvioidaan kuitenkin olevan yhteensä vähintään 400.

Kauppamerenkulun satamia on Suomessa reilu 60. Niillä kaikilla on toimivaltaisen viranomaisen eli elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksymä jätehuoltosuunnitelma. Viranomaisten arvion mukaan kauppamerenkulun satamissa järjestelyt jätteiden vastaanottamiseksi toimivat pääsääntöisesti hyvin. Satamilla on kiinteät vastaanottolaitteet ainakin osalle jätejakeista, joita satamaa käyttäviltä aluksilta satamaan jätetään. Jos satamassa ei ole vastaanottolaitteita jollekin jätejakeelle, kuten lastiruuman pesuvesille, alus sopii yleensä jätehuollosta jätehuoltoyrityksen kanssa. Aluksen ja sataman välisessä yhteydenpidossa käytetään yleensä laivanselvittäjiä eli niin kutsuttuja agentteja, jotka tekevät aluksen puolesta ilmoituksia, kuten jätteiden ennakkoilmoitukset, ja toimittavat puolestaan alukselle tietoa sataman palveluista.

Alan toimijoilta saatujen tietojen mukaan huvivenesatamia on Suomessa kaikkiaan noin 1300. Ilmatieteen laitoksen arvion mukaan rannikolla sijaitsevien vähintään 50-paikkaisten

huvivenesatamien määrä on noin 250⁷, mutta kunnilta saatujen tietojen mukaan määrä lieene suurempi. Sisävesillä sijaitsevien sääntelyn piirissä jo olevien satamien määrästä ei ole tietoa. Satamille lähetettyyn kyselyyn saatujen tietojen perusteella vähintään 330:lla huvivenesatamalla on jätehuoltosuunnitelma. Huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Jätteiden vastaanotto on kuitenkin järjestetty tätä useammissa satamissa, koska jätehuoltosuunnitelman laatimista koskeva vaatimus koskee nykyisin vain vähintään 50 venepaikan tai talvisäilytyspaikan huvivenesatamia. Jätehuollon arvioidaan olevan järjestetty etenkin monissa alle 50-paikkaisissa venekerhojen kotisatamissa ja vierasvene- ja palvelusatamissa.

Valtioneuvoston asetuksessa merenkulun ympäristönsuojelusta säädetään, että vähintään 50-paikkaisessa huvivenesatamassa on järjestettävä vastaanotto käymäläjätevedelle, öljypitoisille jätteille ja seoksille, kiinteille jätteille ja vaarallisille jätteille. Huvivenesatamien jätehuoltoa ja siitä aiheutuneita kustannuksia pyrittiin valmistelun aikana selvittämään satamille kohdennetuilla kyselyillä sekä jätehuoltoyrityksiltä kerätyillä tiedoilla. Vastausten perusteella vaikuttaa siltä, ettei kaikissa huvivenesatamissa ole kerätty vaatimusten mukaisia jakeita.

Kunnille ja Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n (jäljempänä *SPV*) jäsenseuroille lähetettyihin kyselyihin vastanneista yhteensä lähes 600 satamasta 94 %:ssa kerätään sekajätettä. Seuraavaksi eniten kerätty jätejake on käymäläjätevesi, jonka vastaanotto on järjestetty noin 40 %:ssa kuntakyselyyn vastanneista sääntelyn piiriin kuuluvista satamista. SPV:n jäsenkyselyn osalta vastaava luku oli 65 % (vrt. 45 %, kun mukaan lasketaan myös alle 50-paikkaiset huvivenesatamat). Noin 45 %:ssa SPV:n jäsenkyselyyn vastanneista sääntelyn piiriin kuuluneista satamista kerätään yhdyskuntajättejakeita, kuten biojätettä, metallia tai pahvia (vrt. kolmasosa kaikista vastanneista SPV:n jäsenasatamista). Yhtä suuressa osassa kerätään myös öljyisiä jätteitä ja muita vaarallisia jätteitä, kuten akkuja tai maaleja. Kuntakyselyn vastausten perusteella yhdyskuntajättejakeita ja vaarallisia jätteitä kerätään kutakin noin 20 %:ssa satamista.

Jätehuollon kustannukset riippuvat ennen kaikkea satamaan jätettävän jätteen määrästä ja laadusta. SPV:n jäsenseurakyselyyn saatujen vastausten perusteella satamakohtaiset vuotuiset kustannukset vaihtelevat yleisesti muutamasta sadasta eurosta muutamaan tuhanteen euroon. Suurimmat kyselyyn vastanneet satamat olivat reilusti yli 100-paikkaisia. Toisaalta joissain pienemmissä satamissa kunta tarjoaa jätehuollon, jolloin satamalle ei aiheudu kustannuksia. Jätehuollon kustannuksia nostavat erityisesti öljyisten ja vaarallisten jätteiden vastaanotto sekä mahdolliset investoinnit vastaanottolaitteisiin ja muuhun jätehuoltoon liittyvään infrastruktuuriin. Lisäksi jätehuollon kustannuksiin vaikuttaa etenkin huvivenesatamien sijainti, koska kuljetusten hinta muodostaa huomattavan osuuden jätehuollon kokonaiskustannuksista.

On huomattava, että merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukujen säännösten lisäksi satamia koskevat jätelain (646/2011) yleiset vaatimukset, kuten 28 §:n mukainen yleinen jätehuollon järjestämisvelvoite sekä 76 §:n mukainen, nimenomaisesti satamia koskeva velvoite järjestää riittävä jätteen keräys roskaantumisen ehkäisemiseksi.

Sataman pitäjä perii sataman käyttäjiltä maksun sataman jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi. Satamaa käyttäviltä aluksilta tulee periä maksu riippumatta siitä, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei. Tämä niin kutsuttu ei erityismaksua -järjestelmä kattaa öljypitoiset jätteet, kiinteät jätteet ja käymäläjätevedet. Muiden jätteiden jättämisestä voidaan periä maksu

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

jätetyn jätteen määrän mukaan. Veneilyseurat perivät jäseniltään maksun jätehuollon aiheuttamista kustannuksista venepaikan vuokran tai jäsenmaksun muodossa. Myös kunnat ylläpitävät kotisatamia ja perivät käyttäjiltään esim. vuosimaksun venepaikan vuokrasta. Vierasvene- ja palvelusatamat puolestaan kattavat jätehuollon aiheuttamat kustannukset sataman käyttäjiltä perittävillä satamamaksuilla, joihin sisältyy venepaikan lisäksi mahdollisesti muita palveluita, kuten wc- ja peseytymistilojen käyttöoikeus.

Vanhassa alusjätedirektiivissä ja merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädetään velvollisuudesta jättää alusjätteet ja lastijätteet satamaan. Vaatimus koskee myös kalastusaluksia ja huviveneitä. Jättöpakolla pyritään ehkäisemään alusten halua dumpata jätteet mereen. Aluksen on myös ilmoitettava ennen satamaan saapumista, mitä ja kuinka paljon jätteitä se aikoo jättää satamaan. Alusjätedirektiivin mukainen valvonta perustuu pitkälti näihin ennakoilmoituksiin. Ilmoitusvelvollisuus ei koske aluksia, joiden bruttovetoisuus on alle 300, eikä alle 45-metrisiä kalastusaluksia ja huviveneitä.

Alus voi hakea vapautusta edellä kuvatuista jätemaksuista, jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta. Vapautus voidaan myöntää säännöllisessä liikenteessä oleville aluksille, joilla on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Vapautuksia on myönnetty etenkin isoille matkustaja-aluksille, jotka liikennöivät Helsingistä ja Turusta säännöllisesti muihin Itämeren keskeisiin matkustajasatamiin, kuten Tallinnaan ja Tukholmaan.

3.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

Öljyn tai öljypitoisen seoksen päästökiellosta säädetään nykyisen lain 2 luvun 1 §:ssä. Pykälän mukaan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen tarkoittamien öljyjen veteen päästäminen on kielletty. MARPOL-yleissopimuksen I liite käsittää kaikki kivennäisöljypohjaiset öljyt ja polttoaineet ja niitä sisältävät seokset. I liite ei nykymuodossaan koske muita kuin kivennäispohjaisia öljyjä. Muita ominaisuuksiltaan vastaavan kaltaisia aineita, kuten synteettisiä öljyjä ja biopolttoaineita sääntelee MARPOL-yleissopimuksen II liite. Toisin kuin I liite, II liite sääntelee kuitenkin sen soveltamisalaan lukeutuvia haitallisia nestemäisiä aineita vain niitä kuljettaessa I liitteen säännellessä öljyjä myös silloin, kun niitä käytetään aluksella.

Erilaisten synteettisten ja biopohjaisten öljyjen käyttö myös merenkulussa on lisääntynyt viime vuosina ja sen odotetaan lisääntyvän entisestään tulevaisuudessa. Nämä öljyt ovat ominaisuuksiltaan ja haitallisuudeltaan meriympäristöön joutuessaan perinteisiä fossiilisia kivennäisöljyjä vastaavia, mutta niiden veteen päästämistä ei nykyisellään ole säädetty rangaistavaksi silloin, jos aine on peräisin aluksen operoinnista, kuten koneistosta, laitteistosta tai polttoainetankeista.

Tällä hetkellä rikosoikeudellinen rangaistus voidaan määrätä merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan ja öljypäästömaksu 3 luvun 1 §:n mukaan öljyn päästökiellon rikkomisesta. Lain 13 luvun 3 §:n 2 momentin 4 kohdassa puolestaan säädetään rangaistuksesta haitallisten nestemäisten aineiden päästökiellon ja päästörajoituksen rikkomisesta silloin, kun on kyse haitallisen nestemäisen aineen kuljettamisesta. Merenkulun ympäristönsuojelulain 11 luvussa säädetään velvollisuudesta ilmoittaa haitallisten aineiden mereen päästöstä. Luvun 1 § koskee öljyjä ja 2 § muita haitallisia aineita. Molempien ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyönnistä voidaan 13 luvun 3 §:n 2 momentin 14 ja 15 kohtien mukaan määrätä rangaistus. Vastaavalla tavalla olisi perusteltua, että myös muiden ominaisuuksiltaan vastaavien aineiden kuin öljyjen mereen päästämisestä olisi mahdollista määrätä rangaistus myös silloin, kun päästö on peräisin aluksen operatiivisesta toiminnasta.

Suomen kansallisen lainsäädännön taustalla öljypäästömaksun osalta ovat ennen kaikkea Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimus (SopS 50/1996) ja MARPOL-yleissopimus. MARPOL-yleissopimus ja direktiivi alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetun direktiivin 2005/35/EY muuttamisesta (2009/123/EY, jäljempänä *alusjäterikosit*) edellyttävät aluksilta aiheutuvan meren pilaantumisen kieltojen ja päästörajoitusten rikkomisen tehokasta sanktiointia. Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaisten kieltojen ja rajoitusten rikkomisen kriminalisoinnista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:ssä ja rikoslain (39/1889) 48 luvussa.

Rikosoikeudellisesta seuraamuksesta ei ole kuitenkaan öljypäästömaksusta säädettyä pidetty perusteltuna luopua, sillä öljypäästön luonteen vuoksi teko voi olla niin vakava tai muutoin sen luonteinen, että siitä on syytä tuomita omistajalle tai laivanisännälle määrättävän öljypäästömaksun ohella myös rikosoikeudellinen seuraamus sille luonnolliselle henkilölle, joka tahallaan tai tuottamuksellisesti on öljypäästöön syylistynyt. Öljypäästömaksu on myös merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 4 §:n mukaisesti toissijainen suhteessa rikosoikeudelliseen rangaistukseen.

Öljypäästöistä vuosittain tehtävien tilastojen perusteella öljypäästömaksusta säätämisen jälkeen etenkin kauttakulussa olleiden ulkomaisten alusten öljypäästöt Suomen merialueilla ovat vähentyneet tuntuvasti. Näin ollen voidaan todeta, että öljypäästömaksujärjestelmällä on ollut Suomen merialueilla preventiivinen vaikutus.

3.3 Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskeva sääntely

Unionin lainsäädännössä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuudesta säädetään rikkidirektiivissä. Direktiivi perustuu osin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräyksiin. Komissio on antanut myös täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2015/253 neuvoston direktiivin 1999/32/EY mukaisen näytteidenoton ja tietojen raportoinnin säännöistä meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuudesta osalta. Rikkidirektiivi sisältää säännökset meriliikenteen polttoaineen laatuvaatimuksista ja niiden soveltamisesta. Toimivalta meriliikenteessä käytettävän polttoaineen laatuvaatimusten osalta on siten siirtynyt jaetusta toimivallasta unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Kansallisesti MARPOL-yleissopimuksen ja rikkidirektiivin määräykset on saatettu voimaan merenkulun ympäristönsuojelulain ja merenkulun ympäristönsuojelusta annetulla valtioneuvoston asetuksella.

Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA tarkasti vuonna 2018 toimia, joihin Suomessa on ryhdytty rikkidirektiivin täytäntöön panemiseksi. Tarkastuksen yhteydessä huomattiin viisi puutetta, jotka koskivat sanktiojärjestelmän tehottomuutta, polttoaineen toimituksen yhteydessä tapahtuvaa näytteenottoa, laboratorioden akkreditointia, polttoaineen toimittajien valvontaa ja ilmoituksia komissiolle. Laboratorioden akkreditointia koskeva puute on jo korjattu. Sanktiojärjestelmää on tarkoitus täydentää hallinnollisella sanktiolla, josta säädettäisiin erillisellä esityksellä. Tällä esityksellä on tarkoitus korjata muut tarkastuksessa havaitut puutteet.

3.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely

Öljysäiliöalusten välisistä öljylastinsiirroista (niin kutsutut STS-siirrot) säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 2 a luvussa. Sääntely perustuu Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä hyväksytyn MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 8 lukuun, joka koskee pilaantumisen ehkäisemistä öljysäiliöalusten välillä merellä tapahtuvan öljylastin siirtämisen

aikana. Sääntely koskee vain kivennäisöljyjen siirtoja. Aluksen omaan käyttöön tarkoitettujen polttoaineiden toimittaminen alukselta toiselle sekä alusten väliset kemikaalien ja muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirrot jäävät siten nykyisen lainsäädännön soveltamisalan ulkopuolelle, vaikka kyseiset aineet voivat mereen päätyessään aiheuttaa ympäristön pilaantumista.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun 1 §:n (STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet) mukaan STS-siirtoja saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Luvun 2 §:n mukaan öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 ja jota käytetään STS-siirtoon merellä, on oltava öljylastin siirtosuunnitelma (niin kutsuttu STS-siirtosuunnitelma). Suomalaisen aluksen osalta STS-siirtosuunnitelman hyväksyy Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos. Saman luvun 3 §:ssä säädetään STS-siirron ennakoilmoitusvelvollisuudesta. Sen mukaan aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava Tullille suunnitelmasta suorittaa STS-siirto Suomen vesialueella. Suunnitelmasta suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä on ilmoitettava alusliikennepalvelun tarjoajalle. Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenne- ja viestintävirastolle, Rajavartiolaitokselle, Suomen ympäristökeskukselle, Tullille ja Väylävirastolle. Edelleen nykyinen sääntely varaa Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuuden kieltää yksittäinen öljylastia koskeva STS-siirto meriympäristön suojeluun liittyvistä erityisistä syistä.

Nykyinen sääntely rajaa viranomaisten mahdollisuutta puuttua toimintaan, joka saattaa aiheuttaa ympäristön pilaantumista. Tällä hetkellä viranomaiset eivät saa tietoa muista kuin merellä tapahtuvista öljylastien siirroista, joten merellä toteutettavia muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoja ja polttoaineiden toimituksia ei voida ottaa ennakoivasti ja riittävällä tavalla huomioon pelastus- ja torjuntavalmiuden ylläpitämisessä ja alusliikennepalvelun antamisessa. Lisäksi viranomaisilla ei ole toimivaltaa puuttua muihin kuin öljylastin siirtoihin vaarallissakaan sääoloissa esimerkiksi ohjaamalla alus suorittamaan operaatio sääolosuhteiltaan turvallisemmassa paikassa tai jopa kieltämällä yksittäinen siirto tiettyä ajankohtana.

Alusten välisiä STS-öljylastinsiirtoja tehdään Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä hyvin harvoin. Sääntelyn voimaantulon jälkeen vuoden 2018 alussa siirtoja on tehty kaikkiaan vain kaksi. Muiden lastien siirtoja tulee viranomaisten tietoon noin 150–200 vuosittain. Näistä haitallisten ja vaarallisten aineiden siirtoja on arviolta muutama. Alusten välisiä polttoaineen toimituksia eli niin kutsuttuja bunkrausoperaatioita toteutetaan merellä vain poikkeuksellisesti. Satamissa alusten välinen bunkraus on arkipäivää, vaikkakin suurin osa aluksista saa polttoaineensa laiturilta käsin säiliöautosta tai kiinteästä säiliöstä.

Alusten välillä merellä toteutettavat lastien siirrot ovat toimijoille taloudellisesti houkuttelevia. Kun lasteja siirretään merellä, varustamoiden ei tarvitse maksaa laiturimaksuja. Merellä tapahtuvat lastien siirrot säästävät myös satamassaoloaikaa. Siirtoja ja toimituksia voidaan suorittaa merellä myös tilanteissa, joissa liikennetilanne tai väylän tai sataman syväys eivät salli operaation suorittamista satamassa. Lisäksi osa siirroista toteutetaan väylämaksuvelvollisuuden välttämiseksi Suomen talousvyöhykkeellä. Siirtojen tekeminen merellä kasvattaa ympäristön pilaantumisen riskiä, sillä merellä tapahtuvissa lastien siirroissa on satamasiirtoja korkeampi operatiivisten riskien vaara. Mahdollisen meriympäristöön kohdistuvan vahingon sattuessa on merellä tapahtuvan päästön rajaaminen huomattavasti haastavampaa kuin satamaolosuhteissa.

Ympäristöhallinto on kiinnittänyt huomiota STS-siirtoja koskevan sääntelyn soveltamisalan rajallisuuteen jo vuosia, mutta sääntelyn kohteen laajentaminen ei ole onnistunut aiempien

säädöshankkeiden kiireellisyyden vuoksi. Hallituksen esitykseen 3/2017 vp, jolla esitettiin öljylastinsiirtoja koskevan 2 a luvun säätämistä, kirjattiin kuitenkin, että valmistelu sääntelyn polttoaineen toimittamiseen ja muihin kuin kivennäisöljyihin laajentamiseksi tulisi aloittaa viipymättä. Myös HELCOM on jo vuosien ajan kannustanut Itämeren maita laajentamaan STS-siirtoja koskevaa sääntelyä kattamaan myös polttoaineen toimitukset.⁸

Tämän esityksen mukaisesti nykyisen lainsäädännön soveltamisalaan liittyvät puutteet korjattaisiin säätämällä merenkulun ympäristönsuojelulaissa niistä vaatimuksista, jotka liittyvät merellä tapahtuvien haitallisten ja vaarallisten lastien siirtojen sekä polttoaineiden toimitusten eli bunkrausten toteuttamiseen. Lisäksi esityksellä selkeytettäisiin ja laajennettaisiin siirtoja valvovien viranomaisten toimivaltuuksia.

3.5 Painolastivesisääntelyn soveltuminen jäänmurtajiin

Väylävirasto vastaa talvimerenkulun avustamisen viranomais- ja tilaajatehtävistä. Jäänmurtopalveluja tilataan sopimusperusteisesti valtio-omisteiselta Arctia Oy:ltä ja valtiosopimusperusteisesti muilta valtioilta. Painolastivesisääntely asettaa rajoituksia käsittelemättömän painolastiveden päästämiseksi veteen, ja edellyttää käytännössä painolastivesien käsittelylaitteiston asentamista kaikille aluksille, jotka liikkuvat eri merialueilla. Sääntelyn soveltamisen porrastuksen vuoksi sääntelyä ei vielä sovelleta vanhimpiin jäänmurtajiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja sopimusperusteisesti. Sääntely tulisi sovellettavaksi niille lähivuosina. Jäänmurtajien käyttö edellyttää aluksen syvyyksen säätämistä hyvin nopeastikin, mikä asettaa käytännön haasteita painolastivesilaitteistojen käytölle murtajilla. Ottaen lisäksi huomioon niiden neljän suomalaisen jäänmurtajan, joilla painolastivesien käsittelylaitteistoa ei vielä ole, jäljellä oleva käyttöikä ja laitteistojen asennuskustannukset niiden rajaaminen sääntelyn ulkopuolelle olisi perusteltua. Väylävirastolle valtiosopimusperusteisesti jäänmurtopalveluja tuottaville ulkomaisille aluksille ei puolestaan ole asennettu painolastivesien käsittelylaitteistoja, koska niitä operoivat valtiot ovat vapauttaneet kyseiset alukset painolastivesisääntelystä. Jos niitä ei rajata Suomessa sovellettavan lainsäädännön ulkopuolelle, Suomi ei voi hyödyntää niitä jäänmurtopalvelujen tuottamisessa.

3.6 Alusturvallisuuslaki

Yleinen alusturvallisuutta koskeva lainsäädäntö on koottu alusturvallisuuslakiin, jossa säädetään muun muassa aluksen teknisistä turvallisuusvaatimuksista, lastiviivasta, katsastuksesta, aluksenmittauksesta sekä aluksen turvallisesta käytöstä.

Vuoden 2019 alusturvallisuuslain muutoksella (169/2019) toimeenpantiin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2108 (jäljempänä *non-SOLAS-direktiivi*). Muutetun non-SOLAS-direktiivin mukaisesti mainitun direktiivin liitteiden säännökset annetaan jatkossa komission delegoituina asetuksena. Tällä hetkellä alusturvallisuuslaki ei sisällä määritelmää matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuusvaatimusten osalta annetusta komission delegoidusta asetuksesta (EU) 2020/411. Non-SOLAS-direktiivin

⁸ HELCOMin suositus 28/3, annettu 7.3.2007.

muutoksen johdosta myös alusturvallisuuslain viittaukset non-SOLAS-direktiivin liitteisiin ovat vanhentuneita.

Alusturvallisuuslakiin lisättiin vuonna 2019 perinnealuksen määritelmä. Tällä hetkellä perinnealuksena toiminen edellyttää sitä, että Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröity kotimaanliikenteessä käytettävä alus on muussa kuin säännöllisessä liikenteessä. Lakia sovellettaessa on kuitenkin huomattu, että laissa käytettävää perinnealuksen määritelmää olisi aiheellista täsmentää, jotta vuoden 2019 lakimuutoksen (169/2019) tavoitteet toteutuisivat paremmin teknisiä määräyksiä annettaessa. Jatkossa perinnealuksen määritelmä sidottaisiin kaupallisen toiminnan pienimuotoisuuteen, eikä siihen, onko alus muussa kuin säännöllisessä liikenteessä.

Aluksia koskevista vakavuusvaatimuksista säännellään aluksen koosta, tyypistä ja liikennöitävästä matkasta riippuen SOLAS-yleissopimuksessa, MARPOL-yleissopimuksessa, ehjän aluksen vakavuussäännöstössä (IS-säännöstö, International Code on Intact Stability), non-SOLAS-direktiivissä tai neuvoston direktiivissä 97/70/EY yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto on antanut alusten vakavuutta koskevan määräyksen (TRAFICOM/193813/03.04.01.00/2019).

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/25/EY ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista (jäljempänä *vakavuusdirektiivi*) säädetään ro-ro-matkustaja-aluksille asetetuista yhdenmukaisista vakavuutta koskevista erityisvaatimuksista. Vakavuusdirektiivin 5 artikla velvoittaa isäntävaltioita laatimaan luettelon merialueista joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevästä aallonkorkeusarvoista. Vakavuusdirektiivin 8 artikla puolestaan velvoittaa todistuskirjojen myöntämiseen. Lisäksi vakavuusdirektiivin 9 artiklassa säädetään varustamon velvollisuudesta ilmoittaa kausiluonteisesta tai lyhytaikaisesta liikennöinnistä. Edellä mainituista velvoitteista on perustuslain mukaan säädettävä lailla. Tällä hetkellä kyseisiä oikeussääntöjä ei löydy alusturvallisuuslaista eikä muusta lainsäädännöstä.

3.7 Alusrekisterilaki

Alusrekisterilain (512/1993) 1 §:n 1 momentissa säädetään suomalaisten kauppamerenkulkuun käytettävien alusten, joiden pituus on vähintään 15 metriä, merkitsemisestä Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään, liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin tai alusrekisterilaissa tarkoitettuun rekisteriin. Rekisteriin voidaan merkitä tiedot myös rakenteilla olevista aluksista. Liikenne- ja viestintävirasto pitää liikenneasioiden rekisteriä liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti ja Ahvenanmaan valtionvirasto pitää rekisteriä niistä aluksista, joiden toimipaikka on Ahvenanmaan maakunnassa. Rekisterialueet ovat Ahvenanmaan maakunta ja muu Suomi.

Alusrekisterilain 1 §:n 2 momentin mukaan aluksina pidetään myös uivia alustoja ja rakenteita sekä muita kelluvia laitteita. Lain 2 § mahdollistaa myös vapaaehtoisen rekisteröinnin, jolloin rekisteriin voidaan omistajan pyynnöstä merkitä kauppamerenkulkuun käytettävä alus, jonka pituus on vähintään 10 metriä. Kalastusalusrekisteriin merkitty alus on lain 8 §:n mukaisesti rekisteröitävä alusrekisterilaissa tarkoitettuun rekisteriin, jos se täyttää lain 1 §:ssä säädetty edellytykset. Huvialukset ja pienemmät vähintään 5,5 metriä pitkät veneet eivät kuulu alusrekisterilain soveltamisalaan, vaan ne merkitään vesikulkuneuvoina liikenneasioiden rekisteriin.

Lain 6 §:n mukaan alusta ei saa käyttää kauppamerenkulkuun ennen kuin se on merkitty rekisteriin ja rekisteriviranomainen on antanut sille kansallisuuskirjan. Kansallisuuskirja annetaan lain 28 §:n mukaisesti alukselle todistuksena rekisteröinnistä. Lain 14 §:n mukaan aluksen omistajan on ilmoitettava alus rekisteröitäväksi sekä haettava omistusoikeutensa kirjaamista. Omistajan on lain 15 §:n mukaan varmistettava 30 päivän kuluessa omistusoikeuden siirtymisestä, että alus on rekisterissä, ja ilmoitettava rekisteritietojen muutoksesta.

Menettelystä aluksen ja rakenteilla olevan aluksen rekisteröinnissä ja omistusoikeuden kirjaamisesta säädetään alusrekisterilain 4 luvussa. Lain 20 §:ssä säädetään rekisteröinti- ja kirjaamishakemuksen muodosta ja sisällöstä. Pykälän 3 momentin mukaan hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä. Lain 27 §:n 1 kohdassa säädetään hakemuksen hylkäämisestä, jos omistaja ei ole rekisteröintihakemuksessa riittävästi selvittänyt, millä tavalla alus on hänelle siirtynyt.

Lain 30 §:ssä säädetään aluksen omistajan velvollisuudesta pyytää aluksen poistamista rekisteristä sekä rekisteristä poistamisen edellytykset. Pykälän 4 momentin mukaan alus on poistettava rekisteristä, jos se täyttää momentin 1 tai 2 kohdan mukaisen vaatimuksen. Lain 31 §:n mukaan rekisteriviranomaisella on oikeus poistaa alus rekisteristä 30 §:ssä mainituilla perusteilla, mikäli rekisteriin merkitty omistaja ei täytä velvollisuuttaan.

Nykylainsäädäntö vaikeuttaa poikkeuksellisissa tilanteissa alusten pitämistä katkeamattomasti liikenteessä. Sääntelyssä ei huomioida sitä, että alkuperäisen saantoasiakirjan tai sen oikeaksi todistetun jäljennöksen esittäminen tai toimittaminen voi olla käytännön syistä mahdotonta esimerkiksi ihmisten liikkumiseen kohdistuvien rajoitusten vuoksi. Rekisteröinnin hakijat ovat pääosin lähettäneet rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista koskevat hakemukset liitteineen postitse. Kuitenkin käytännöksi on vakiintunut menettely, jossa alusten, jotka halutaan pitää katkeamattomasti liikenteessä, selvityksen esittäminen on tehty rekisteriviranomaisen toimipisteellä (Liikenne- ja viestintävirastossa Helsingissä tai Turun toimipisteellä) näyttämällä alkuperäiset saantoasiakirjat viranomaiselle, jolloin rekisteröinti on voitu tehdä kaupapäivänä. Joissain tapauksissa viranomainen on ollut paikan päällä aluksella ja tarkastanut saantoasiakirjat. Tarkastuksen yhteydessä asiakkaalle luovutetaan kansallisuuskirja. Vaikka aluksen ei tarvitsisi olla katkeamattomasti liikenteessä, koskee rekisteröinnin ja omistusoikeuden kirjaamisen hakijaa kuitenkin laissa määrätty 30 päivän määräaika.

Ehdotetulla lain 20 §:n muutoksella vastattaisiin tilanteisiin, joissa alkuperäistä asiakirjaa ei ole mahdollista toimittaa säädetyssä 30 päivän määräajassa, kuten nykyisen kaltaisessa covid-19-pandemian aiheuttamassa tilanteessa. Jatkossakin alusten rekisteröinti olisi varmistettava kaikissa tilanteissa saumattomasti ja sen myötä alusten pysyminen liikenteessä. Lisäksi muutos vähentäisi toimijoiden hallinnollista taakkaa, kun saantoasiakirjan voisi ensin toimittaa jäljennöksenä myös sähköisesti. Jos alkuperäisiä saantoasiakirjoja ei tarvitsisi tarkastaa paikan päällä ja alkuperäisinä, voitaisiin kansallisuuskirja tehdä etukäteen valmiiksi odottamaan, esimerkiksi rekisteriviranomaisen toimipisteen aulaan, tai toimittaa asiakirja tarvittaessa sähköpostin liitteenä asiakkaalle. Näin voitaisiin turvata merenkulun tavaraliikenteen jatkuminen keskeytyksettä. Rekisteröintejä ja omistusoikeuden kirjaamisia tehdään normaalitilanteessa 8–11 kuukaudessa, joista kiireellisiä on noin 1–3 kuukaudessa.

Alusrekisterilakia muutettiin väliaikaisesti 1.6.2020–31.10.2020 voimassa olleella lailla alusrekisterilain väliaikaisesta muuttamisesta (404/2020). Uusi 20 a § mahdollisti covid-19-pandemian aikaan sen, että määrättynä aikana sallittiin jäljennöksen esittäminen asiakirjasta

tarpeellisenä selvityksenä oman saannon laillisuudesta. Saatujen kokemusten perusteella muutos todettiin toimivaksi.

Ehdotetun 20 §:n muutoksen myötä alkuperäinen saantoasiakirja tulisi kuitenkin esittää jälkikäteen viranomaiselle. Nykyiset säännökset eivät kuitenkaan mahdollista tämän velvoitteen valvontaa. Tämän vuoksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi rekisteriviranomaisen velvollisuus poistaa alus rekisteristä, mikäli aluksen omistaja ei ole säädettyssä määräajassa esittänyt tarpeellista selvitystä.

3.8 Turvatoimilaki

Turvatoimilaissa säädetään satamissa noudatettavista turvatoimista. Sillä annetaan myös alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) 725/2004 (jäljempänä *turvatoimiasetus*) edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Turvatoimilain 4 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston erityistehtävistä. Sen 1 momentin 1 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa satamarakenteiden ja satamien turva-arvioinnit, hyväksyy alusten, satamien ja satamarakenteiden turvasuunnitelmat, katsastaa alukset sekä antaa todistuskirjat siten kuin turvatoimiasetuksessa ja kyseisessä laissa säädetään.

Turvatoimiasetuksella on toimeenpantu Euroopan unionissa Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä vuonna 1974 tehty alusten ja satamarakenteiden kansainvälinen turvasäännöstö (International Ship and Port Facility Security Code, jäljempänä *ISPS-säännöstö*). ISPS-säännöstöä sovelletaan seuraaviin kansainvälisessä liikenteessä oleviin aluksiin: matkustaja-alukset, mukaan lukien suurnopeusmatkustaja-alukset; lastialukset, mukaan lukien suurnopeusalukset, joiden bruttovetoisuus on yli 500; liikkuvat porausyksiköt rannikon edustalla ja näitä kansainvälisillä reiteillä liikennöiviä aluksia palvelevat satamarakenteet. Sääntelyä ei sovelleta sota-aluksiin, merivoimien tukialuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat sopimushallituksen omistuksessa tai käytössä ja jotka liikennöivät vain valtion palveluksessa ei-kaupallisessa tarkoituksessa. Hyväksytty aluksen turvasuunnitelma ja kansainvälinen turvatodistus myönnetään alukselle, joka täyttää turvavaatimukset.

Turvatoimiasetuksen ja ISPS-säännöstön mukainen aluksen kansainvälinen turvatodistus on voimassa viisi vuotta. Uusintatarkastus tehdään pääsääntöisesti viiden vuoden välein ja aina ennen todistuskirjan voimassaolon päättymistä ja uuden todistuskirjan myöntämistä. Todistuskirjan voimassaoloaika voi myös päättyä, jos välitarkastus on suorittamatta. Välitarkastus on tehtävä todistuskirjan toisen ja kolmannen vuosipäivän välillä. Tarvittavien todistusten puuttuessa alus hallinnollisesti pysäytetään satamaan. Suomeen on rekisteröity noin 110 alusta, jotka kuuluvat turvatoimiasetuksen soveltamisalaan. Vuosittain Liikenne- ja viestintäviraston virkamiehet tarkastavat noin 40–50 alusta, joista ulkomailla noin 10–15 alusta.

Turvatoimilakia muutettiin väliaikaisesti 1.6.2020–31.12.2020 voimassa olleella lailla eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta (405/2020). Uusi 4 a § mahdollisti covid-19-pandemian aikaan sen, että Liikenne- ja viestintävirasto pystyi valtuuttamaan hyväksymänsä luokituslaitoksen tekemään aluksen turvatoimitarkastuksen sekä myöntämään siihen liittyvän kansainvälisen turvatoimitodistuksen. Koska suuri osa tarkastettavista aluksista on ulkomailla, väliaikaisella muutoksella oli tarkoitus sujuvoittaa alusten tarkastamista tilanteessa, jossa Suomi ja lukuisat muut valtiot olivat rajoittaneet matkustamista. Saatujen kokemusten, toimialan esittämän toiveen ja maailmalla laajasti vallitsevan tavan perusteella, olisi tämä väliaikaiseksi tarkoitettu 4 a § tarkoitus säätää pysyväksi. Näin myös covid-19-pandemian jälkeen voisi aluksen turvatarkastuksen suorittaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä luokituslaitos viraston

sijasta. Muutoksella ei ainoastaan vastattaisi mahdollisiin tulevaisuudessa kohdattaviin poikkeustilanteisiin, vaan myös sujuvoitettaisiin alusten katsastustoimintaa normaaliolosuhteissa sekä vastattaisiin varustamoiden esittämään toiveeseen. Voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti luokituslaitokset suorittavat myös muiden lakien mukaisia alusten katsastuksia, joten varustamot ovat toivoneet, että myös turvatoimilain mukaisen tarkastuksen voisi tehdä hyväksytty luokituslaitos.

Liikenne- ja viestintäviraston saaman palautteen perusteella luokituslaitokset ja varustamot ovat olleet tyytyväisiä väliaikaiseksi tarkoitettuun muutokseen ja toivovat sen säätämistä pysyväksi käytännöksi. Väliaikaisen lain ollessa voimassa 1.6.–31.12.2020 tehtiin valtuutuksia neljä. Varustamot ja luokituslaitokset ovat esittäneet toiveen saada tehdä turvatarkastuksia myös kotimaaisissa satamissa oleville aluksille. Vaikka ehdotuksen ensisijaisena tarkoituksena on sujuvoittaa ulkomailla olevien alusten tarkastamista, ei nähdä estettä sille, että luokituslaitokset voisivat tarkastaa myös kotimaassa olevia aluksia, jos aluksen varustamo sitä esittää.

Euroopan unionin lainsäädäntö (turvatoimiasetus) mahdollistaa tehtävän siirtämisen luokituslaitoksille, joten ehdotettu poikkeus on unionilainsäädännön mukainen.

3.9 Laivavarustelaki

Laivavarustelaissa (1503/2011) on säännökset laivavarusteisiin kohdistuvista vaatimuksista. Laivavarustelakia sovelletaan laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/90/EU (jäljempänä *laivavarustedirektiivi*) tarkoitettuihin varusteisiin. Lisäksi lakia sovelletaan suomalaiseen alukseen, jolle myönnetään turvallisuuskirjat määriteltujen kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti.

Laivavarustelain 3 luvun 14 §:ssä on säännelty laivavarusteiden kuntoa koskevista vaatimuksista tilanteissa, joissa ulkomainen alus siirtyy Suomen lipun alle. Tällöin Liikenne- ja viestintävirasto voi katsoa ruorimerkillä varustamattoman laivavarusteen vastaavan ruorimerkillä varustettua laivavarustetta.

Toisaalta, jos laivan lippu ei vaihdu, laivavarustelaki ei anna Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuutta hyväksyä laivavarusteita ruorimerkittyjä vastaaviksi samalla tavoin kuin tapauksissa, joissa Euroopan unionin ulkopuolisen maan lipun alla purjehtiva alus siirretään Suomen lipun alle.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Aluksista peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely

Merenkulun ympäristönsuojelulain alusjätteiden vastaanottoa koskevaan sääntelyyn ehdotetaan tehtäväksi alusjätedirektiivin edellyttämät muutokset.

Direktiivin täytäntöönpanon myötä merenkulun ympäristönsuojelulain jätteiden vastaanottojärjestelyjä satamassa ja jätteiden jättämistä satamaan koskevan sääntelyn soveltamisalaa esitetään tarkennettavan. Sataman vähäisyyteen perustuvaa rajausta on tarkoitus täsmentää siten, että vähintään 25 venepaikan tai talvitelakointipaikan huvivenesatamat kuuluisivat sääntelyn piiriin. Kauppalaiturit, venevalkamat, yhteiset rannat ja mökkiyhteyslaiturit tulkittaisiin jatkossa siten vähäisiksi ja suljettaisiin jatkossa nimenomaisella

säännöksellä sääntelyn ulkopuolelle. Kalastussatamien osalta sataman vähäisyyden tulkintaa on tarkoitus tarkentaa siten, että ainakin ammattikalastajien käyttämät satamat tulisivat sääntelyn piiriin. Yksittäisten ammatinharjoittajien omat laiturit rajattaisiin kuitenkin sääntelyn ulkopuolelle, koska heidän on tullut järjestää kiinteistölleen jätelainsäädännön mukainen jätehuolto. Yhteysalusten ja vesibussien ynnä muiden pienten kotimaanliikenteen matkustaja-alusten käyttämät satamat on aiemmin tulkittu vähäisiksi, mutta ne on tarkoitus tuoda sääntelyn piiriin. Toisaalta soveltamisalaa rajattaisiin niiden osalta niihin satamiin, joihin alukset jättävät jätteensä. Operatiivisista syistä Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen satamat rajattaisiin sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle.

Satamien määrästä ei ole tarkkaa tietoa, koska Suomessa ei ole satamarekisteriä tai muuta lähdettä, johon satamia koskevia tietoja olisi kattavasti kerätty. Kunnilta saatujen arvioiden mukaan sääntelyn piiriin tulevien huvivenesatamien määrä on noin 950. Nykyisin jätehuoltosuunnitelma on arviolta vähintään 350 huvivenesatamalla. Ammattikalastajien käyttämiä satamia arvioidaan olevan vähintään 250. Yhteysalusten ja vesibussien käyttämiä, sääntelyn piiriin tulevia satamia on arviolta joitain kymmeniä.

Sääntelyn piiriin tulevissa satamissa tulee jatkossa järjestää jätehuolto ja niiden tulee tehdä jätehuoltosuunnitelma ja hyväksyttää se toimivaltaisella viranomaisella. Kaikissa sääntelyn piiriin tulevissa satamissa edellytettäisiin alusjätedirektiivin vaatimuksen mukaisesti satamaa tavanomaisesti käytäviltä aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottoa. Vastaanottolaitteiden tulisi olla riittävät kyseisiltä aluksilta peräisin oleville jätelajeille ja -määrille, joten sataman jätehuoltoa koskevat vaatimukset riippuisivat satamaa käyttävistä aluksista. Laissa säädettäisiin direktiivin mukaisesti tekijöistä, jotka vastaanottolaitteiden riittävyyttä arvioitaessa olisi otettava huomioon. Laissa säädettäisiin lisäksi tiettyjen jätelajien vastaanottovelvoitteista kauppamerenkulun satamissa ja huvivenesatamissa, joilla pyritäisiin varmistamaan riittävät vastaanottojärjestelyt näissä satamissa.

Huvivenesatamia koskevat vaatimukset riippuisivat sataman koosta ja käyttötarkoituksesta. Nykyiset vaatimukset eli kiinteän jätteen, käymäläjäteveden, vaarallisten jätteiden ja öljypitoisten jätteiden vastaanottovelvoite säädettäisiin kaikkiin kotisatamiin eli satamiin, joissa alukset ovat kiinnittyneinä pääsääntöisesti pidempään kuin 3 yötä. Kiinteiden jätteiden sijasta tosin säädettäisiin sekalaisen yhdyskuntajätteen eli sekajätteen vastaanotosta. Muissa huvivenesatamissa tulisi ottaa vastaan käymäläjätevedet ja sekalainen yhdyskuntajäte. Huvivenesatamille ehdotettavien vaatimusten kohtuullistamiseksi ne voisivat kuitenkin sopia toisen, lähialueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Siten kaikille mainituille jätelajeille ei tarvitsisi järjestää vastaanottoa jokaisessa satamassa. Säännöksellä olisi tarkoitus lieventää erityisesti käymäläjäteveden vastaanottoa koskevia vaatimuksia. Kotisatamille ehdotettavat vaatimukset koskevat jo nykyisin kaikkia vähintään 50-venepaikkaisia huvivenesatamia, joten ehdotetut muutokset koskevat lähinnä alle 50-paikkaisia huvivenesatamia. Myös toisen vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta sopiminen on nykyisin mahdollista merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen nojalla, mutta säännös nostettaisiin nyt lain tasolle.

Kauppamerenkulun satamissa edellytettäisiin nykysääntelyn mukaisesti öljyisten jätteiden, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävien jätteiden, käymäläjätevesien, kiinteiden jätteiden, pakokaasujen puhdistusjätteiden sekä öljypitoisia aineita, haitallisia nestemäisiä aineita ja kiinteitä aineita sisältävien lastijäämien eli pesuvesien vastaanottoa. Näiden lisäksi satamissa tulisi jatkossa järjestää vastaanotto käytetyille paristoille ja akuille ja sähkö- ja elektroniikkajätteelle sekä jätelainsäädännön mukaisille yhdyskuntajätelajeille eli biojätteelle, kuitupakkausjätteelle, muovipakkausjätteelle, lasipakkausjätteelle, metallipakkausjätteelle sekä muulle pienikokoiselle metallijätteelle.

Sataman jätehuoltosuunnitelmaan sisällytettäviä tietoja ehdotetaan tarkennettavan direktiivin vaatimusten mukaisesti. Lisäksi säädettäisiin jätehuoltosuunnitelman keskeisten tietojen ilmoittamisesta komission ylläpitämässä merenkulun tiedonvaihtojärjestelmässä eli niin kutsutussa SafeSeaNet-järjestelmässä siten, että satamat, joissa käy unionin seurantadirektiivin soveltamisalaa kuuluvia aluksia, syöttäisivät tiedot järjestelmään itse. Sataman jätehuoltosuunnitelma olisi jatkossa voimassa direktiivin sallimat viisi vuotta, kun toistaiseksi kansallisesti suunnitelmat ovat olleet voimassa kolme vuotta. Satamille tulevien vaatimusten kohtuullistamiseksi satamat voisivat tehdä yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia. Nykyisin tämä on mahdollista vain huvivenesatamille.

Keskeiset aluksille tulevat vaatimukset ovat jätteiden jättöpakko, jätteiden ennakkoilmoitusvelvollisuus ja maksuvelvollisuus. Velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet eli jättöpakkoa koskevaa säännöstä täsmennettäisiin alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla. Muutosten myötä jättöpakosta poikkeaminen sidottaisiin nykyistä vahvemmin aluksella olevaan riittävään varastotilaan, jonka tulkinnasta komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä.

Jätteiden ennakkoilmoitusten tekemistä koskeva vaatimus ulotettaisiin vähintään 45-metrisiin kalastus- ja huvialuksiin ja bruttovetoisuudeltaan yli 300 muihin aluksiin, mutta sääntely säilyisi muuten nykyisellään. Ennakkoilmoituksen vastinparina säädettäisiin uutena asiana jätteiden toimittamista koskevasta tositteesta, joka sataman vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on täytettävä ja toimitettava alukselle. Alusjätedirektiivi sallii poikkeamisen tositteenantovelvollisuudesta pienissä satamissa, joissa on miehittämättömät laitteet tai jotka sijaitsevat syrjäisillä alueilla. Suomessa poikkeusta sovellettaisiin kaikkiin satamiin, joilla ei ole ympäristölupaa. Siten vaatimus tositteen toimittamiseksi koskisi vain satamia, jotka soveltuvat kantavuudeltaan yli 1 350 tonnin alusten vastaanottamiseen. Sataman tulisi ilmoittaa tästä poikkeuksesta SafeSeaNetiin.

Jätteiden jättämisestä satamaan perittäviä maksuja koskeva sääntely säilyisi perusperiaatteiltaan ennallaan. Siten merenkulun ympäristönsuojelulain säädetäisiin jatkossakin niin kutsutusta ei erityismaksua -järjestelmästä öljypitoisten jätteiden, kiinteiden jätteiden ja käymäläjäteveden osalta. Tämän nojalla näiden jätteiden jättämisestä ei saisi jatkossakaan periä maksua jätteen määrän perusteella, ja maksu tulisi periä, vaikka alus ei jättäisi satamaan ollenkaan jätettä. Muiden jätteiden osalta perittäisiin maksu jätetyn jätteen lajien ja määrien perusteella. Kuten nykyisin, maksut voisivat kuitenkin vaihdella aluksen tyyppin ja koon mukaan, minkä lisäksi säädettäisiin direktiivin mukaisesti vaihtelusta jätteen vaarallisuuden mukaan ja jos jätettä jätetään sataman normaalien aukioloaikojen ulkopuolella. Maksuista myönnettäisiin alennusta lähimerenkulun aluksille ja ympäristöystävällisille aluksille. Alennusperusteiden tulkintaa täsmennettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

Alusjätedirektiivillä on pyritty harmonisoimaan unionin jäsenvaltioiden toisistaan eriävät vapautusjärjestelmät. Merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksiä ehdotetaan tarkennettavan direktiivin edellyttämällä tavalla. Vapautuksen ehtona olisi jatkossa aikataulun mukainen säännöllinen liikenne, sataman hyväksymä jätehuoltosopimus sekä se, ettei järjestelystä aiheudu kielteisiä vaatimuksia. Toistaiseksi vapautuksia on voitu myöntää myös aluksille, jotka eivät ole aikataulun mukaisessa liikenteessä. Muutamat tällaiset suomalaisalukset menettäisivät vapautuksensa. Toisaalta nämä alukset olisivat jatkossa todennäköisesti oikeutettuja direktiivin mukaisiin alennuksiin jätemaksuista.

Alusjätedirektiivi edellyttää myös kalastustoiminnan aikana verkkoihin kertyneen jätteen määriä ja tilavuutta koskevien tietojen seuranta ja ilmoittamista komissiolle. Ehdotetaan, että Luonnonvarakeskus kerää tiedot. Komissio antaa tietojen keräämisestä ja ilmoittamisesta

täytäntöönpanosäädöksen, jonka mukaisesti tietojen keräämisen yksityiskohdista on tarkoitus säätää valtioneuvoston asetuksella. Tarkoituksena on, että Luonnonvarakeskus keräisi tiedot kyselytutkimuksena.

Alusjätedirektiivillä tehostetaan myös aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa ja vastaanottojärjestelyjä koskevaa valvontaa. Aluksiin kohdistuvan valvonnan tulisi jatkossa kattaa 15 % kaikista jäsenvaltion satamissa vuosittain käyvistä seurantadirektiivin (2002/59/EY) soveltamisalaan kuuluvista aluksista. Direktiivin sääntely perustuu ns. riskiperusteiseen valvontaan. Liikenne- ja viestintävirasto olisi jatkossakin toimivaltainen valvontaviranomainen suorittamaan nämä tarkastukset. Direktiivi edellyttää kuitenkin, että myös seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisiin aluksiin on mahdollista kohdistaa valvontatoimenpiteitä. Siksi ehdotetaan, että Rajavartiolaitokselle ja poliisille annettaisiin toimivalta valvoa näiden pienten alusten jättöpakkoa. Kyseiset viranomaiset suorittavat vesiliikennevalvontaa ja -tarkastuksia aluksillaan jo nykyisin. Huviveneisiin kohdistuva valvonta olisi ennen kaikkea ennaltaehkäisevää tietoisuuden lisäämistä ja asennekasvatusta, sillä näiltä aluksilta ei edellytetä jätöpäiväkirjojen tai ennakkoilmoitusten kaltaista dokumentaatiota, joten valvontatehtävä sopisi hyvin yhteen poliisin ja Rajavartiolaitoksen nykyisten tehtävien kanssa, jotka sisältävät jo asenne- ja veneilykulttuurikasvatusta.

Alusjätedirektiivi sallii satamapalveluissa käytettävien alusten ja satamien ankkurointialueiden rajaamisen tietyiltä osin sääntelyn ulkopuolelle. Kansallisesti ehdotetaan säädettävän, että ankkurointialueet kuuluisivat sataman määritelmään, mutta alukset voisivat poiketa jättöpakosta ja ennakkoilmoitusta koskevasta vaatimuksesta käydessään vain sataman ankkurointialueella. Satamapalveluissa käytettävät alukset puolestaan vapautettaisiin ennakkoilmoitusta, jätteen toimittamista koskevaa kuittia ja alukselta peräisin olevista jätteistä perittäviä maksuja koskevista velvollisuuksista.

Jotta satamilla ja aluksilla sekä viranomaisilla olisi aikaa valmistautua ehdotettaviin vaatimuksiin ennen niiden voimaantuloa, ehdotetaan säädettävän jätehuoltoa, jätehuoltosuunnitelmia, maksuja ja vapautuksia koskevista siirtymäsäännöksistä.

Valtioneuvoston asetuksella ehdotetaan pantavan täytäntöön alusjätedirektiiviä tarkentavia komission täytäntöönpanosäädöksiä sekä säädettävän eräitä kansalliseen harkintaan perustuvia tarkennuksia lain sääntelyyn. Asetuksenantovaltuuksia on kuvattu tarkemmin alla 9 luvun 11 §:n ja 10 luvun 6 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa sekä jaksossa 8.1. Lisäksi luonnos valtioneuvoston asetukseksi merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta on hallituksen esityksen liitteenä.

4.1.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

Öljyn päästökiellon osalta esityksessä ehdotetaan, että öljyn päästökieltoa ja päästörajoituksia laajennettaisiin koskemaan myös muita kuin kivennäispohjaisia öljyjä, joita käytetään aluksella, ja jotka vastaavat ominaisuuksiltaan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kattamia kivennäispohjaisia öljyjä. Päästökiellon ohella esitetään, että päästökiellon rikkomisesta näiden aineiden osalta voitaisiin määrätä kivennäisöljyjen päästökiellon rikkomisen tapaan öljypäästömaksu lain 3 luvun mukaisesti taikka rikosoikeudellinen rangaistus lain 13 luvun 3 §:n mukaan. Ehdotetulla muutoksella päästäisiin tilanteeseen, jossa kaikkia aluksilla käytettäväksi tarkoitettuja meriympäristölle haitallisia öljyjä säännellään yhdenmukaisesti. Näitä öljyjä ovat kivennäisöljyjen lisäksi ainakin erilaiset hiilivedyt kuten synteettiset öljyt sekä biopohjaiset öljyt ja polttoaineet kuin myös pyrolyysiöljyt, joita voidaan käyttää aluksella kivennäisöljyjen tapaan joko polttoaineena tai muutoin aluksen operoinnissa, kuten erilaisissa koneistoissa ja laitteissa. YK:n merioikeusyleissopimuksen rantavaltion toimivaltaa

talousvyöhykkeellä koskevien määräysten vuoksi öljyn päästökielto koskisi kuitenkin ulkomaisten alusten osalta talousvyöhykkeellä vain niitä kivennäisöljyyn rinnastettavia aineita, joiden päästäminen alukselta on kielletty MARPOL-yleissopimuksen nojalla.

Öljypäästömaksusta säädettiin alun perin lailla aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (nk. alusjätelaki) muuttamisesta (1163/2005). Tuolloin sen soveltamisala rajattiin koskemaan vain Suomen merialuetta. Öljypäästömaksua koskevassa hallituksen esityksessä (HE 77/2005 vp) todetaan, että ”ympäristönäkökohdista katsottuna öljypäästömaksun kohdentamisen intressit ovat kuitenkin selkeimmin sisäisillä aluevesillä, aluemerellä ja Suomen talousvyöhykkeellä tapahtuneissa päästöissä. Sääntelyssä on näin ollen lähdetty siitä, ettei öljypäästömaksu koske sisävesialuetta. Tämä merkitsee poikkeamista alusjätelain soveltamisalasta. Saatujen kokemusten perusteella myöhemmin saattaa kuitenkin tulla harkittavaksi öljypäästömaksujärjestelmän ulottaminen sisävesialueelle, ennen muuta Saimaan syväväylälle”.

Nyt kun järjestelmä on ollut käytössä noin 15 vuoden ajan, voidaan todeta, että järjestelmän soveltamisesta on saatu riittävästi kokemusta, jotta sen laajentamista sisävesille voidaan arvioida. Koska merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §:n öljypäästökielto koskee yhtä lailla merialueita kuin sisävesiä, ei nähdä perusteita sille, miksi sanktiojärjestelmän tulisi erota toisistaan meri- ja sisävesialueiden osalta. Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa säädetään viranomaisten valvontatehtävistä. Luvun 6 §:n mukaan Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Poliisi puolestaan valvoo 12 luvun 8 §:n mukaan aluksesta veteen meneviä päästöjä koskevien tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella sekä Suomen aluevesillä. Näin ollen poliisilla on toimivalta ja se suorittaakin jo nykyisin alusten öljypäästövalvontaa sisävesialueella. Ehdotetulla soveltamisalan laajennuksella ei siis olisi vaikutusta viranomaisten käytännön valvontatehtäviin ja -vastuisiin, vaan ainoastaan prosessiin, jolla sisävesillä, ennen kaikkea Saimaalla, tapahtuvista mahdollisista öljypäästöistä voidaan sanktioida. Rikosprosessin rinnalle otettava hallinnollinen menettely myös sisävesien osalta voi kuitenkin vaatia sisävesialueilla toimivan poliisin kouluttautumista hallinnollisen prosessin tuntemiseksi ja näytteenoton laadun varmistamiseksi. Öljypäästömaksun määräisi myös sisävesialueiden osalta, poliisin esityksestä, Rajavartiolaitos. Muutos yhtenäistäisi öljypäästömaksun sanktiojärjestelmää Suomen vesialueella.

4.1.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan muutoksia, joiden tarkoituksena on saattaa Suomen lainsäädäntö vastaamaan paremmin rikkidirektiiviä. Ehdotukset perustuvat Euroopan meriturvallisuusviraston vuonna 2018 suorittamaan rikkidirektiivin täytäntöönpanoa Suomessa koskevaan tarkastukseen. Lain 7 lukua muutettaisiin siten, että Suomessa voitaisiin tehostaa rikkidirektiivin 13 artiklan 2 b kohdan mukaisesti polttoainetoimittajien toimittaman polttoaineen laatuvaatimuksia koskevaa valvontaa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että näytteenotto laajennettaisiin koskemaan tilanteita, joissa polttoainetta toimitetaan alukselle, kun polttoaineen toimittajan on todistettu toimittaneen vähintään kolmesti vuodessa vaatimusten vastaista polttoainetta. Toistaiseksi näytteitä on otettu vain polttoaineen toimittajien säiliöistä tai aluksen polttoainetankista. Suomessa toimivan polttoaineen toimittajan olisi myös ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle harjoittavansa tällaista toimintaa. Lisäksi 7 luvun sääntelyä ehdotetaan muutettavan siten, että Euroopan komissiolle ja IMO:lle raportoitaisiin polttoaineiden määrien ja laadun sijaan polttoaineiden saatavuudesta ja laadusta rikkidirektiivin 6 artiklan 7 kohdan ja MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 18.1. säännön mukaan.

Samalla merenkulun ympäristönsuojelulain aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan 7 lukuun tehtäisiin muutama tekninen muutos, jotta merenkulun ympäristönsuojelulain säännökset vastaisivat uusinta rikkidirektiiviä.

4.1.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvussa säädetään nykyisin öljylastin siirrosta aluksesta toiseen eli niin kutsutuista STS-sirroista. Sääntelyn mukaan öljylastien STS-siirrot on rajoitettu satamiin ja erikseen nimetyille alueille Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Samassa luvussa säädetään lisäksi alusten liikenteenharjoittajien, omistajien, asiamiesten tai päälliköiden velvollisuudesta laatia öljylastien STS-siirtosuunnitelma ja antaa STS-siirrosta ennakoilmoitus sekä viranomaisten toimivallasta ja tehtävistä.

Nykyisen sääntelyn mukaiset vaatimukset eivät koske muita kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisia kivennäisöljylastien siirtoja. Siten esimerkiksi polttoaineiden toimitaminen sekä biopolttoaineiden, kemikaalien, jätteiden ja muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirrot rajautuvat tällä hetkellä sääntelyn ulkopuolelle. Biopolttoaineiden ja muiden uusien polttoaineiden, jotka eivät pohjaudu kivennäisöljyihin, käyttö ja siirrot tulevat lähiaikoina lisääntymään, joten niiden siirtoihin ja toimitamiseen liittyviä riskejä olisi syytä minimoida.

Muutostarpeita ovat korostaneet aiemmin etenkin öljyn- ja kemikaalintorjunnasta vastaavat viranomaiset. Asiasta keskusteltiin STS-siirtoja koskevan sääntelyn valmistelun yhteydessä, mutta hallituksen esityksen valmistelun aikataulupaineen vuoksi sääntelyn sisältö päädyttiin rajaamaan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaiseksi. Hallituksen esitykseen 3/2017 vp kuitenkin kirjattiin, että valmistelu sääntelyn soveltamisalan laajentamiseksi aloitettaisiin viipymättä. Lainsäädäntömuutos edistäisi osaltaan tavoitetta meriympäristön paremman suojelun tilasta.

Tämän esityksen mukaisesti nykyisen lainsäädännön soveltamisalaan liittyvät puutteet korjattaisiin säätämällä merenkulun ympäristönsuojelulaissa vaatimuksista haitallisten ja vaarallisten lastien siirtojen sekä alusten välisten polttoaineiden toimitusten toteuttamiselle. Käytännössä merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun soveltamisalaa esitetään laajennettavaksi siten, että sen säännökset koskisivat jatkossa öljylastinsiirtojen lisäksi myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoja alusten välillä sekä polttoaineiden toimitamista alukselta toiselle. Haitalliset lastit määriteltäisiin merenkulun ympäristönsuojelulain haitallisten aineiden määritelmän kautta, ja siten sääntely kattaisi öljyt, haitalliset nestemäiset aineet, käymäjätevedet ja kiinteät jätteet. Lisäksi soveltamisala kattaisi MARPOL-yleissopimuksen mukaiset meriympäristölle haitalliset kiinteät irtolastit ja SOLAS-yleissopimuksessa määritellyt vaaralliset kiinteät irtolastit. Polttoaineilla tarkoitettaisiin kivennäisöljyjä, kaasupolttoaineita ja biopolttoaineita.

Sääntelyn laajentaminen tarkoittaisi, että edellä mainitut siirrot ja polttoaineen toimitus olisivat sallittuja vain satamissa ja erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä. Kuten nykyisin STS-siirtojen osalta, Liikenne- ja viestintävirasto nimeäisi siirroille tarkoitetut alueet kuultuaan toimivaltaisia viranomaisia ja sidosryhmiä. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi alueiden nimeämisessä huomioida muun muassa siirtojen toteuttajien toiminnalliset tarpeet sekä torjuntavalmius.

Edelleen soveltamisalan laajentaminen merkitsisi sitä, että jatkossa myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtämistä sekä polttoaineiden bunkrausta koskisi velvollisuus ennakoilmoituksen tekemiseen suomalaisille viranomaisille. Aluksen ilmoitusvelvollisuudesta

säättäminen varmistaisi, että viranomaisilla on tieto Suomen vesialueilla ja talousvyöhykkeellä tapahtuvista siirroista ja siten reaaliaikainen tilannekuva riittävän torjunta- ja pelastusvalmiuden ylläpitämiseksi. Viranomaisilla olisi näin mahdollisuus tarpeen vaatiessa tiedustella ennakoivasti aluksilta niiden aikeista STS-operaation toteuttamiseksi sekä viime kädessä oikeus tarvittaessa jopa kieltää operaatio turvallisuuteen tai ympäristönsuojeluun liittyvistä syistä esimerkiksi vaarallisissa sääoloissa, liikenneolosuhteissa tai muissa tilanteissa, joissa vaikuttaa, että siirrosta aiheutuisi vaaraa alusturvallisuudelle tai ympäristölle. Kyseessä olisi kuitenkin ilmoitusvelvollisuus eli STS-operaatiosta ennakkoilmoittavan aluksen ei edellytettäisi odottavan viranomaisen nimenomaista lupaa ennen siirron aloittamista.

Esityksen mukaan muihin kuin öljylastin STS-siirtoihin osallistuvalla aluksella olisi oltava menettelytapaohjeet haitallisten ja vaarallisten lastien siirtojen tai polttoaineen toimitusten toteuttamisesta, jotta varmistetaan, että alus noudattaa siirrettävän lastin tai polttoaineen ja aluksen ominaisuuksien kannalta tarvittavia menettelyjä. Lisäksi siirtoa suorittavalla aluksella tulisi olla kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö, jolla on riittävä pätevyys.

4.1.5 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle

Painolastivesiä koskevan merenkulun ympäristönsuojelulain ja painolastivesiyleissopimuksen sääntelyn ulkopuolelle ehdotetaan rajattavan eräitä jäänmurtajia, jotka tuottavat jäänmurtopalveluita Väylävirastolle. Ensinnäkin sääntelyn ulkopuolelle rajattaisiin ennen vuotta 1990 rakennetut alukset, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja sopimus pohjaisesti. Ehdotettu muutos koskisi neljää jäänmurtajaa, joille painolastivesien käsittelylaitteistojen asentaminen ja käyttäminen olisi haastavaa, asentaminen myös kallista. Toiseksi sääntelyn ulkopuolelle ehdotetaan rajattavan alukset, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja valtiosopimus pohjaisesti. Tämän ehdotuksen taustalla on se, että valtiot, joiden kanssa Suomessa on jäänmurtosopimuksia, ovat vapauttaneet omat aluksensa painolastivesisääntelyn noudattamisesta. Jos Suomessa edellytettäisiin kaikilta jäänmurtajilta painolastivesisääntelyn noudattamista, kyseisten valtioiden aluksia ei olisi mahdollista käyttää Suomessa. Rajausta perustuisi painolastivesiyleissopimuksen 3 artiklan 2 kohdan e alakohtaan, joka mahdollistaa valtion alusten rajaamisen sääntelyn ulkopuolelle.

4.1.6 Alusturvallisuuslaki

Alusturvallisuuslakiin esitetään uutta kohtaa, jossa määriteltäisiin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuusvaatimusten osalta annettu komission delegoitu asetusta (EU) 2020/411. Vuonna 2017 annettiin non-SOLAS-direktiivi. Non-SOLAS-direktiivin muutoksen yhteydessä päätettiin, että jatkossa direktiivin liitteiden säännökset annetaan delegoituna asetuksena. Alusturvallisuuslain säännöksiin, joissa viitataan non-SOLAS-direktiivin liitteisiin, esitetään muutettavaksi vastaamaan uutta komission delegoitua asetusta.

Lisäksi alusturvallisuuslain perinnealuksen määritelmää ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että lainsäätäjän tahto tulisi selkeämmin lain sanamuodosta ilmi. Lakiin lisättiin vuonna 2019 perinnealuksen määritelmä, jolla tavoiteltiin muun muassa perinnealusten pienimuotoisen kaupallisen liikennekäytön edesauttamista alusten ylläpidon ja käytön helpottamiseksi. Liikenne- ja viestintäviraston valmistellessa yksityiskohtaisia teknisiä määräyksiä havaittiin, että perinnealuksen käytön luonnetta lain määritelmässä voisi täsmentää. Jotta määräyksellä voitaisiin selkeämmin toteuttaa lainsäätäjän tahtoa, perinnealuksen määritelmässä esitetään mainittavaksi, että alusta käytettäisiin pienimuotoisessa kaupallisessa liikenteessä.

Tässä yhteydessä alusturvallisuuslakiin lisättäisiin myös vakavuus direktiivin, täytäntöön panemiseksi tarvittavat säännökset. Aluksia koskevista vakavuusvaatimuksista säännellään aluksen koosta, tyypistä ja liikennöitävästä matkasta riippuen SOLAS-yleissopimuksessa, IS-säännöstössä, non-SOLAS-direktiivissä tai neuvoston direktiivissä 97/70/EY yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto on antanut alusten vakavuutta koskevan määräyksen (TRAFICOM/193813/03.04.01.00/2019). Vakavuusdirektiivissä on sellaisia säännöksiä, joista on säädettävä lailla. Näitä ovat direktiivin 8 artiklan mukaisten todistuskirjojen myöntäminen ja 9 artiklan mukainen varustamon velvollisuus ilmoittaa kausiluonteisesta tai lyhytaikaisesta liikennöinnistä. Direktiivin 5 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltiot laativat luettelon merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät niiden satamiin tai niiden satamista ja kyseisten alueiden merkitsevistä aallonkorkeuksista. Näiden merialueiden määrittelemistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle annettavasta määräyksenantovaltuudesta on säädettävä myös lailla.

4.1.7 Alusrekisterilaki

Alusrekisterilakiin (512/1993) esitetään muutosta, jolla mahdollistetaan jäljennöksen esittäminen saantoasiakirjasta tarpeellisenä selvityksenä oman saannon laillisuudesta. Muutoksella varmistettaisiin alusten rekisteröinti ja omistusoikeuden kirjaaminen sekä alusten pysyminen liikenteessä kaikissa tilanteissa. Asiakirjan jäljennöksen toimittamisella helpotettaisiin myös toimijoiden hallinnollista taakkaa. Alkuperäinen saantoasiakirja olisi kuitenkin esitettävä viranomaiselle jälkikäteen yhden kuukauden määräajassa. Saannon selvittämisen osalta ei esitetä periaatteellisia muutoksia voimassa olevaan lakiin nähden. Lain 31 §:ään esitetään lisättäväksi rekisteriviranomaiselle velvollisuus poistaa alus rekisteristä, jos aluksen omistaja ei ole esittänyt alkuperäistä saantoasiakirjaa yhden kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin olisi ollut haettava. Myös pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi. Lisäksi lakiin tehtäisiin teknisiä muutoksia kuten selkeyttäviä kielellisiä korjauksia sekä viittausta koskeva korjaus.

4.1.8 Turvatoimilaki

Eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lakiin (485/2004) esitetään lisättäväksi uusi 4 a §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valtuutettaisiin antamaan hyväksymälleen luokituslaitokselle mahdollisuus suorittaa lain ja turvatoimiasetuksen vaatima aluksen turvatarkastus ja myöntää alukselle kansainvälinen turvatodistus. Tavoitteena on turvata sujuva tavara- ja rahtiliikenteen myös tilanteissa, joissa matkustamista on rajoitettu. Lisäksi pyritään sujuvoittamaan alusten katsastustoimintaa, kun katsastuksen voisi suorittaa toimija, joka on jo valmiiksi paikan päällä aluksen sijaintivaltiossa. Luokituslaitoksilla on laaja kansainvälinen verkosto, joten potentiaalisia katsastajia on lähes kaikissa maissa. Varustamoilla on pääsääntöisesti sopimukset tiettyjen luokituslaitosten kanssa, joten tarkastuksen tekisi käytännössä se luokituslaitos, jonka palveluja varustamo käyttää. Turvatarkastuksen voisi kuitenkin edelleen tehdä myös Liikenne- ja viestintävirasto.

4.1.9 Laivavarustelaki

Laivavarustelain (1503/2011) soveltamisalaa esitetään selkeytettäväksi siten, että siitä kävisi ilmi, että lakia sovelletaan sekä laivavarustedirektiivissä tarkoitettuihin varusteisiin että suomalaisiin aluksiin, joille myönnetään turvallisuuskirjat soveltamisalassa määriteltujen kansainvälisten yleissopimusten mukaisesti.

Lakiin esitetään myös lisättäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuus katsoa ruorimerkillä varustamattoman laivavarusteen vastaavan ruorimerkillä varustettua laivavarustetta myös sellaisissa tapauksissa, joissa aluksen lippu ei vaihdu. Ruorimerkillä varustamattomien varusteiden hyväksyminen olisi tarpeen esimerkiksi tilanteessa, jossa Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen alus myydään yksityiselle elinkeinonharjoittajalle, joka rekisteröi aluksen Suomen lipun alle. Puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukset eivät normaalisti kuulu alusturvallisuuslain soveltamisalan piiriin, mutta jos niitä käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen, niiden käyttötarkoitus muuttuu ja ne tulevat lain soveltamisalan piiriin. Laivavarustelaki ei kuitenkaan anna tällaisissa tapauksissa Liikenne- ja viestintävirastolle mahdollisuutta hyväksyä laivavarusteita ruorimerkittyjä vastaaviksi kuten siinä tapauksessa, jos Euroopan unionin ulkopuolisen maan lipun alla purjehtiva alus siirretään Suomen lipun alle.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely

Taloudelliset vaikutukset

Jätehuollon järjestämisen kustannuksia on kuvattu alla erityyppisten satamien osalta erikseen.

Huvivenesatamille tulevia vaatimuksia ehdotetaan porrastettavan sataman käytön mukaan siten, että kotisatamissa tulisi järjestää samojen jätejakeiden vastaanotto kuin nykyisin säädetään vähintään 50-paikkaisille satamille. Näitä ovat sekajäte, käymäläjätevesi, vaaralliset jätteet ja öljyiset jätteet. Muissa huvivenesatamissa tulisi järjestää sekajätteen ja käymäläjäteveden vastaanotto. Satamalle aiheutuvat kustannukset riippuvat etenkin siitä, millainen jätehuolto satamassa nykyisin on. Sääntelyn piiriin tulevien huvivenesatamien määrä on arviolta noin 950. Kotisatamien osuutta tästä määrästä on vaikea arvioida, mutta se lienee noin puolet. Siten reilussa neljäsäsadassa satamassa tulisi järjestää kaikkien neljän jätejakeen vastaanotto ja reilussa sadassa satamassa sekajätteen ja käymäläjäteveden vastaanotto. Sekajätteen vastaanotto on järjestetty jo nykyisin lähes kaikissa näistä satamista, joten kustannuksia aiheutuisi vain käymäläjätevedestä ja kotisatamissa lisäksi vaarallisten ja öljyisten jätteiden vastaanotosta.

Käymäläjätevesien tyhjennyslaitteiston asennuskustannukset voivat olla jopa 50 000 euroa, jolloin kertainvestointi olisi hyvin merkittävä. Käymäläjätevesien käsittelyn vuotuiset kustannukset ovat arviolta noin tuhat euroa. Vaarallisten ja öljyisten jätteiden vastaanottojärjestelyt vuosikustannukset liikkuvat satamilta ja jäteyrityksiltä saatujen tietojen mukaan samassa suuruusluokassa. Niiden vastaanoton edellyttämät investointikustannukset ovat kuitenkin huomattavasti pienemmät. Siten vuotuiset kustannukset sääntelyn piiriin tuleville reilulle sadalle kotisatamalle ovat korkeintaan kolmen tuhatta euroa ja muille satamille noin tuhat euroa vuodessa.

On kuitenkin syytä huomata, että huvivenesataman pitäjä voisi täyttää jätehuollon järjestämisvaatimuksen sopimalla toisen sataman pitäjän tai muun toimijan, kuten kunnan, kanssa niiden ylläpitämän jätteiden vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Siten kaikilta satamilta ei edellytettäisi esimerkiksi käymäläjätevesien vastaanottomahdollisuutta, jos satamaa käyttävät alukset voisivat tyhjentää käymäläjätevedet toiseen lähietäisyydellä sijaitsevaan vastaanottolaitteeseen. Sopimuksesta tulisi toki kustannuksia sataman pitäjälle, mutta kustannusten arvioidaan jäävän silti merkittävästi vastaanottolaitteen hankinta- ja ylläpitokustannuksia matalammiksi.

Kustannukset vaihtelisivat kuitenkin merkittävästi satamakohtaisesti. Jätehuollon kustannuksiin vaikuttaisi ennen kaikkea satamaa käyttävien alusten ja niiltä peräisin olevien jätteiden määrä. Lisäksi sataman sijainti vaikuttaa kuljetuskustannuksiin, minkä vuoksi lisäkustannuksia aiheutuisi etenkin ulkosaaristossa sijaitseville satamille. Sataman sijainti vaikuttaa myös siihen, mille käsittelylaitokselle jätteitä voi viedä käsiteltäväksi tai millä jäteyrityksillä on mahdollisuus tarjota satamaan jätehuoltoa, millä on myös vaikutusta hintoihin.

Kunta perii huvivenesatamalta maksun jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Taksat vaihtelevat kunnasta toiseen, mutta ovat keskimäärin 250–300 euroa.

Huvivenesatamia koskevalla sääntelyllä olisi välillisiä vaikutuksia myös veneilijöihin, jotka käyttävät niitä huvivenesatamia, joihin merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukuihin ehdotettavien muutosten vaikutukset kohdistuvat. Alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla satamille aiheutuvat kustannukset tulisivat satamamaksujen ja pursiseurojen jäsenmaksujen kautta lopulta veneilijöiden maksettavaksi. Edellä kuvattujen kustannusten myötä yksittäisten vierasvenesatamien veneilijöiltä perimien satamamaksujen arvioidaan nousevan keskimäärin noin 10 prosentilla niiltä osin, kuin satamat joutuvat investoimaan uusiin jätehuoltojärjestelyihin. Pursiseurojen laituripaikkamaksujen kasvua on haastava arvioida, sillä kuntien ja pursiseurojen vuokrasopimus- ja muut sopimuskäytännöt vaihtelevat suuresti. Arvioidaan kuitenkin, että kesikokoisessa pursiseurassa kukin edellä mainittu jätelaji muodostaa enintään noin 2–4 prosenttia laiturimaksusta, jolloin nousu pysynee kaikissa tapauksissa alle 10 prosentin. Suuressa osassa kotisatamia on jo nykyisin järjestetty sekajätteen ja käymäläjätevesien vastaanotto. Sen sijaan vaarallisten jätteiden ja öljyisten jätteiden keräys lienee tällä hetkellä järjestetty lähinnä suurimmissa kotisatamissa.

Sääntelyn piiriin tulevissa noin 250 kalastussatamassa tulisi järjestää vastaanotto vähintään satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille. Kalastussatamissa arvioidaan pääsääntöisesti olevan jo sekajätteen keräys. Sekajätteen lisäksi vaadittavat vastaanottojärjestelyt riippuvat ehdotetun 9 luvun 1 §:n 1 momentin mukaisesti satamaa käyttävien kalastusalusten tarpeista, joten yleispätevää arviota kustannuksista on vaikea tehdä. Kustannusten arvioidaan kuitenkin kasvavan maltillisesti.

Kalastussatamille aiheutuisi kustannuksia myös jätehuoltosuunnitelman hyväksyttämistä. Kalastussatamien, joihin puretun saaliin vuotuinen määrä on vähintään 20 000 kilogrammaa, jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, jolle ehdotetaan oikeutta periä maksu jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten satamilta perimän maksun suuruuden arvioidaan olevan korkeintaan joitain satoja euroja. Pienten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyisi jatkossa kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, jonka huvivenesatamilta perimän taksan suuruus on tällä hetkellä keskimäärin 250–300 euroa. Kuntien ympäristöviranomaisten kalastussatamilta perimien maksujen määrästä ei toistaiseksi ole arviota, mutta maksun suuruus ei saa ylittää viranomaiselle tehtävästä aiheutunutta kustannusta. Kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisen ei arvioida vaativan enempää työtä kuin huvivenesatamien, joten taksa lienee korkeintaan 300 euroa.

Kalastussatamille jätehuollon järjestämisestä aiheutuvat kustannukset tulisivat välillisesti kalastajien maksettavaksi, koska jätehuollosta aiheutuvat kustannukset tulee kattaa sataman käyttäjiltä perittävillä maksuilla. Kalastajilta perittävien maksujen ei arvioida nousevan merkittävästi.

Sataman määritelmän muuttamisen myötä lain 9 ja 10 lukujen vaatimusten piiriin tulisivat myös ne yhteysaluksia ja vesibusseja palvelevat satamat, joihin alukset jättävät jätteet. Siten myös

niiden pitäisi järjestää jätehuolto ja laatia ja hyväksyttää jätehuoltosuunnitelmat. Niiden jätehuoltosuunnitelmista ehdotetaan säädettävän siten, että niitä koskisi vain direktiivin mukainen minimivaatimus järjestää vastaanotto satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille. ELY-keskusten arvion mukaan yhteysaluksien ja vesibussien käyttämät satamat ovat palveluiltaan jo riittävät vastaamaan niitä käyttävien alusten tarpeisiin, joten jätehuollon järjestämisen vaikutusten arvioidaan jäävän vähäisiksi. Jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä arvioidaan sen sijaan aiheutuvan vähäistä hallinnollista taakkaa sekä mahdollisesti vähäisiä taloudellisia kustannuksia, jos elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset hyödyntävät ehdotettavan mahdollisuuden periä maksu jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä.

Kauppamerenkulun satamille ehdotetut muutokset aiheuttaisivat verrattain vähän vaikutuksia. Jätteiden vastaanottoa koskevat vaatimukset voivat edellyttää uusia jätteastioita sekä sataman jätehuoltosuunnitelman päivittämistä. Jätehuoltosuunnitelman tulisi olla nykyistä perusteellisempi, mikä aiheuttaa satamille jonkin verran hallinnollista taakkaa. Lisäksi jätehuoltosuunnitelman keskeiset tiedot tulisi saattaa sataman käyttäjien saataville ja viedä unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmään SafeSeaNetiin. Sataman on tehtävä nämä toimet sataman toiminnan muuttuessa olennaisesti ja vähintään viiden vuoden välein. Jätehuoltosuunnitelman laatimiselle ehdotetaan 1,5 vuoden siirtymäaikaa lain voimaantulosta. Siten noin kolmasosa kauppamerenkulun satamista voi uusia jätehuoltosuunnitelmansa ehdotettujen vaatimusten mukaiseksi silloin, kun niiden tulisi voimassa olevan lain mukaan tarkistaa nykyiset suunnitelmansa.

Sataman operatiiviseen toimintaan ehdotetut muutokset vaikuttaisivat siten, että 10 luvun 3 §:n mukaan kantavuudeltaan yli 1350 tonnin aluksia vastaanottavien satamien tulisi antaa alukselle jätteen toimittamista koskeva tosite. Tällaisia satamia on arviolta 50. Yhden tositteen laatiminen ja toimittaminen vie satamalta arviolta vähintään joitain minuutteja. Mainituissa satamissa tehdään vuosittain yhteensä 40 000 satamakäyntiä.

Maksujärjestelmä säilyisi pääpiirteissään entisellään, sillä muutokset koskisivat lähinnä maksujen vaihteluun ja alentamiseen sovellettavia periaatteita. Lisäksi satamien tulisi periä aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottamisesta ja käsittelystä satamassa aiheutuvat kustannukset satamaa käyttäviltä aluksilta, joten muutoksilla ei pitäisi olla taloudellisia vaikutuksia satamiin. Aluksilta peräisin olevista jätteistä perittäviä maksuja koskevien säännösten soveltaminen alkaisi 1.1.2022, jotta satamat ehtisivät ottaa maksujärjestelmään tulevat muutokset huomioon hinnoittelussaan.

Kauppamerenkulun aluksille aiheutuvien kustannusten arvioidaan pysyvän nykyisellä tasollaan, koska maksujärjestelmä säilyisi pitkälti nykyisessä muodossaan. Vapautuksia koskevaan sääntelyyn tulisi vähäisiä muutoksia, minkä vuoksi säännöllisessä mutta aikatauluttamattomassa liikenteessä olevat alukset eivät jatkossa saisi vapautusta jättöpakosta, ennakkoilmoitusvelvollisuudesta ja jätemaksuista. Tällaisia aluksia arvioidaan olevan noin 10 kappaletta. Toisaalta lähimerenkulussa olevat alukset voisivat saada jatkossa alennusta jätemaksuista, mikä kohtuullistaisi kyseisille vapautuksen menettäville aluksille tulevia vaikutuksia.

Myöskään alusten velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet ja lastijäämät eli niin kutsuttua jättöpakkoa koskevilla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia aluksille tai satamille.

Sääntelyllä on myös laajempia vaikutuksia satamien ja alusten ulkopuolella. Ensinnäkin ehdotukset lisännevät jätehuoltopalvelujen kysyntää, kun nykyistä useammassa satamassa tulee

jatkossa järjestää jätteiden vastaanotto. Tällä on positiivisia vaikutuksia jätehuoltoyrityksille ja vähäinen työllistävä vaikutus.

Vaikutukset viranomaistoimintaan

Liikenne- ja viestintävirastolle vaikutuksia aiheutuisi etenkin vapautusten hyväksymisestä, valvonnasta ja väitettyjen puutteiden kirjaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee nykyisin vuosittain noin 50–80 vapautushakemusta. Näistä lähes kaikki täyttävät vapautuksen edellytykset. Vapautusten määrän arvioidaan pysyvän suurin piirtein ennallaan, vaikka aikatauluttamattomassa säännöllisessä liikenteessä olevat alukset eivät enää olisi oikeutettuja vapautuksiin, koska vastaavasti sääntelyn piiriin tulisi muutamia suuria yhteysaluksia, joiden uskotaan hakevan vapautuksia välttääkseen ennakoilmoitusvelvollisuuden ja jättöpakon.

Liikenne- ja viestintäviraston tulisi valvoa seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten jättöpakkoa ja ennakoilmoituksia siten kuin ehdotetussa 10 luvussa ja alusjätedirektiivissä säädetään. Direktiivin säännösten mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tulisi tarkastaa Suomen satamissa käyvistä aluksista määrä, joka vastaa vähintään 15 prosenttia sen satamissa vuosittain käyvien yksittäisen alusten kokonaismäärästä. Tämä tarkastusvelvoite täytettäisiin osittain osana satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/16/EY mukaisia satamavaltiotarkastuksia, mutta tarkastukset on kohdennettava komission myöhemmin antaman täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti riskiperusteisesti tiettyihin aluksiin, joten Liikenne- ja viestintäviraston lienee tarpeen tehdä vähintään joitakin ylimääräisiä alusjätedirektiivin mukaisia tarkastuksia vuosittain. Alusjätedirektiivin 11 artiklan 1 kohdassa asetettu 15 % vähimmäistarkastusvelvollisuus Suomessa käyvien alusten kokonaismäärästä tarkoittaa noin 250 alusjätedirektiivin mukaista alusjätetarkastusta vuodessa. Tähän saakka tarkastuksia on suoritettu 10–20 vuodessa. Alusjätetarkastukset pyritään suorittamaan muiden merenkulun tarkastusten yhteydessä, vaikkakin alusjätetarkastuksen suorittaminen vaatii pääsääntöisesti erillisen henkilöresurssin. Tällöin aluksella tarkastuksia suorittaa siten kerrallaan kaksi virkahenkilöä, joista yksi suorittaa alusjätetarkastuksen ja toinen muita merenkulun valvontaan liittyviä tarkastuksia. Lisäksi riskiperusteisen kohdentamisen vuoksi tarkastuksia voi olla perusteltua tarkastaa myös sellaisia aluksia, joita ei muutoin tarkastettaisi. Alusten sijainnista sekä alusten määrästä johtuen yhden työpäivän aikana pystytään suorittamaan yksi alusjätetarkastus. Ottaen huomioon tarkastuksiin liittyvän hallinnollisen työn, matkat aluksille ja tarkastustarpeen ajoittumisen epätasaisesti viikonpäivien ja kalenterivuoden aikana Liikenne- ja viestintäviraston merenkulun valvonnalle alusjätetarkastusten 15 %:n tarkastusvelvoitteesta aiheutuvat lisätehtävät vastaavat noin kahta henkilötyövuotta.

Liikenne- ja viestintävirasto on unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmän eli niin kutsutun SafeSeaNet-järjestelmän Suomessa sekä kansallisen merenkulun tiedonhallintajärjestelmän Portnetin pääkäyttäjä. Kauppamerenkulun satamien yhteyshenkilöitä voi olla tarpeen kouluttaa Portnetin ja SafeSeaNetin käytössä ja heille kohdistettuja tukipalveluja lisättävä, mikä vaikuttaa osaltaan viraston työtehtäviin. Portnet- ja SafeSeaNet-raportointiin liittyvien tämän esityksen myötä tulevien koulutus-, tuki- ja neuvontatehtävien arvioidaan työllistävän Liikenne- ja viestintävirastoa vuosittain arviolta 0,2 henkilötyövuoden verran.

Suomalaisten satamien vastaanottolaitteiden väitettyjen puutteiden ilmoittamisen sekä suomalaisten alusten ilmoittamien ulkomaisten satamien vastaanottolaitteiden puutteiden ilmoittamisen Kansainväliselle merenkulkujärjestölle ja satamavaltiolle ei arvioida aiheuttavan

vaikutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle, koska se ilmoittaa jo nykyisin mainittuja tietoja. Kyse olisikin lähinnä lakiteknisestä lisäyksestä.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille vaikutuksia aiheuttaisi ennen kaikkea satamien jätehuoltosuunnitelmien hyväksyminen. Satamien, joiden jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaisivat, määrän arvioidaan kasvavan vähintään reilulla sadalla. Yhden jätehuoltosuunnitelman käsittely vie elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta keskimäärin 1–3 päivää. Hyväksyttävien jätehuoltosuunnitelmien määrä arviolta kaksinkertaistuisi nykyisestä sadasta noin kahteensataan, jolloin myös kokonaistymäärä kaksinkertaistuisi. Tällöin ehdotuksista johtuva kokonaistymäärä olisi arviolta 200 henkilötyöpäivää. Jätehuoltosuunnitelmien ehdotetaan olevan jatkossa voimassa viisi vuotta tai kunnes sataman toiminta muuttuu merkittäväksi, joten tehtävät jakautuisivat eri vuosille. Lisäksi kunkin sataman muu ohjaaminen ja neuvonta sekä valvonta työllistää noin 2 henkilötyöpäivää vuodessa. Vuosittainen lisätyö olisi siten yhteensä arviolta 200 henkilötyöpäivää. Uudet tehtävät kohdistuisivat etenkin rannikon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin, joiden alueilla on suuria kalastussatamia ja yhteysalus- ja vesibussisatamia. Lakiin ehdotetaan säännöstä, jonka mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voisi periä satamalta maksun sen jätehuoltosuunnitelman arvioinnista ja hyväksymisestä, minkä on tarkoitus kattaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä aiheutuva taakka. Valtion maksuperustelain (150/1992) 6 §:n mukaisesti julkisoikeudellisesta suoritteesta valtiolle perittävän maksun suuruuden tulee vastata suoritteen tuottamisesta valtiolle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrää (omakustannusarvo). Jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä perittävien maksujen tulisi siis vastata suuruudeltaan niistä ELY-keskuksille aiheutuvia kustannuksia. Lisäksi kunkin ELY-keskuksen tulisi sääntelyn voimaantulon yhteydessä kertaluontoisesti selvittää alueellaan sijaitsevat satamat. Tämän tehtävän vaikutuksen arvioidaan olevan kussakin ELY-keskuksessa muutamista muutamaan kymmeneen henkilötyöpäivään. Ottaen huomioon, että ELY-keskukset eivät tällä hetkellä peri mitään maksuja yhteensä kymmenien jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä, maksun perimisen arvioidaan kattavan uusista tehtävistä aiheutuvan työmäärän aiheuttamat vaikutukset.

Vastaavasti kuntien ympäristönsuojeluviranomaisten merenkulun ympäristönsuojelulain mukaiset tehtävät lisääntyisivät merkittäväksi sääntelyn piiriin tulevien pienten huvivenesatamien määrän kasvun myötä. Sääntelyn piirissä olevien huvivenesatamien, joiden jätehuoltosuunnitelmat kunnan ympäristönsuojeluviranomainen hyväksyy, määrän arvioidaan kasvavan nykyisestä arviolta 350 satamasta kaikkiaan yhteensä 1300 satamaan. Lisäksi kunnan ympäristönsuojeluviranomaisille tulisi tehtäviä pienten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä. Näitä satamia arvioidaan olevan reilu 50. Yhteensä työmäärän lisäys on siten reilu 1000 satamaa. Satamat voisivat kuitenkin tehdä yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia, minkä vuoksi kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi ei kuitenkaan arvioida tulevan 1350 jätehuoltosuunnitelmaa. Yhden jätehuoltosuunnitelman käsittely vie kunnan ympäristönsuojeluviranomaisilta kerättyjen tietojen mukaan keskimäärin korkeintaan yhden henkilötyöpäivän. Lisäksi kunkin sataman muu ohjaaminen ja neuvonta sekä valvonta työllistävät kunnan ympäristönsuojeluviranomaista vuosittain yhteensä vajaan yhden henkilötyöpäivän. Siten ehdotettujen muutosten arvioidaan lisäävän kuntien tehtäviä vuosittain yhteensä noin 450 henkilötyöpäivällä. Muutosten aiheuttama hallinnollinen taakka kohdistuisi etenkin kuntiin, joissa on paljon 25–49-paikkaisia huvivenesatamia. Kunta voi periä maksun jätehuoltosuunnitelmien hyväksymisestä. Lisäksi kunkin kunnan tulisi sääntelyn voimaantulon yhteydessä kertaluontoisesti selvittää kunnan alueella sijaitsevat satamat. Tämä tehtävän kunnat ovat arvioineet vievän keskimäärin yhden henkilötyöpäivän eli yhteensä noin 300 henkilötyöpäivää.

Lisäksi vaikutuksia aiheutuu ympäristönsuojelun tietojärjestelmän päivittämisestä vastaamaan merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitettäviä satamien jätehuoltoon liittyviä muutoksia. Lisäksi järjestelmään pienet satamat tulee perustaa järjestelmään. ELY-keskusten menettelyjen sähköistäminen ja kuntien viranomaisten käyttömahdollisuus rekisteriin merkitsemiseen arvioidaan maksavan noin 100 000 euroa.

Alusjätedirektiivi edellyttää myös seurantadirektiivin soveltamisalaan kuulumattomien alusten eli lähinnä bruttovetoisuudeltaan alle 300 alusten valvonnan järjestämistä. Tämä valvontatehtävä annettaisiin Rajavartiolaitokselle ja poliisille. Mainitut viranomaiset voisivat puuttua tällaisten alusten jättöpakkoa koskeviin rikkomuksiin muiden merenkulun ympäristönsuojelulain sekä esimerkiksi vesiliikennelain mukaisten tehtäviensä ohessa. Siten tehtävä ei edellyttäisi lisäresursseja. Edellä mainittu 15 % tarkastusvelvoite ei koske mainittuja seurantadirektiivin ulkopuolisia alle 300 bruttovetoisuuden aluksia.

Ehdotetun 9 luvun 10 §:n mukaan Luonnonvarakeskukselle tulisi uusi kalastustoiminnan aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämistä koskeva tehtävä. Tarkoituksena on, että Luonnonvarakeskus toteuttaisi tietojen keräämisen kyselytutkimuksella, jossa noudatettaisiin komission täytäntöönpanosäädöksellä säädettäviä seurantatietoja koskevia menetelmiä. Tutkimukset olisi tarkoitus toteuttaa täytäntöönpanosäädöksessä säädetyllä tiheydellä. Ensimmäisenä vuonna tehtävän edellyttämien järjestelmien päivityksen arvioidaan kustantavan vähintään 50 000 euroa, ja sen jälkeen jokaisen kyselyn yhteydessä reilun 20 000 euroa. Mainitussa lainkohdassa säädettäisiin myös veloitteesta toimittaa seurantatietojen toimittamisesta komissiolle. Raportointitehtävä arvioidaan kuitenkin hyvin vähäiseksi.

Ympäristövaikutukset

Alusjätedirektiivin tavoitteena on ehkäistä alukselta peräisin olevan jätteen päästämistä mereen tehostamalla sataman riittävien vastaanottolaitteiden saatavuutta sekä edistämällä jätteiden toimittamista satamaan. Ympäristön kannalta myönteisiä vaikutuksia on lukuisia, joista tärkeimmät liittyvät laivaliikenteestä peräisin olevan meriroskan ehkäisemiseen erityisesti kannustavan satamien maksujärjestelmän avulla, alusten tehostettuun EU-valvontaan sekä jätteiden tehokkaampaan erilliskeräykseen ja kiertotalouden edistämiseen.

Direktiivin mukaisen kannustavan maksujärjestelmän selkeyttäminen ja sen laajentaminen kattamaan täysimääräisesti alusten kiinteä jäte kaikissa EU:n satamissa, ml. kalastus- ja huvivenesatamat, on huomattava parannus merten roskaantumisen ehkäisemisessä Euroopan tasolla. Kannustavan maksujärjestelmän laajentaminen perustuu ennen kaikkea EU:n kunnianhimoiseen tavoitteeseen ja siten vahvaan priorisointiin ehkäistä merten roskaantumista. Vaikka valtaosa merten roskaantumisesta on peräisin maalta, aiheutuu roskaantumista myös laivaliikenteestä, kalastuksesta ja vesiviljelystä. Ongelmaan pyritään vastaamaan sataman ns. 100% ei erityismaksua -järjestelmällä, joka on Suomessa ja muissa Itämeren maissa ollut pitkään käytössä HELCOMin suosituksen mukaisesti.

Sataman maksujärjestelmässä huomioidaan lisäksi erikseen ympäristövastuulliset alukset myöntämällä alennuksia jätemaksuista. Taloudellisella ohjauksella uskotaan olevan myönteinen vaikutus alusten ja varustamoiden halukkuuteen investoida aluksen suunnitteluun ja varusteluun sekä tehostaa toimintaansa niin, että alus tuottaa vähemmän jätettä.

Ympäristön kannalta merkittäviä vaikutuksia EU:ssa saadaan aikaan myös alusten tehostetulla valvonnalla. Riskiperusteinen valvonta mahdollistaa valvontaresurssien kohdentamisen

tehokkaasti ja näin pyritään edistämään laittomien päästöjen ehkäisemiseksi tehtävää valvontatyötä.

Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelman (UNEP) vuonna 2009 julkaiseman raportin mukaan aluksista mereen aiheutuvat jätepäästöt, erityisesti meriroska, on tunnistettu merkittäväksi uhaksi ympäristölle, ihmisen terveydelle ja taloudelle. Meriroska on globaali ongelma, jota esiintyy sekä valtamerissä että paikallisilla merialueilla. Kyseisen UNEP-raportin ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriroskan torjumiseksi vuonna 2018 hyväksytyn toimenpideohjelman mukaan merinisäkkäät, kalat ja linnut voivat tukehtua muoviroskaan tai juuttua kiinni hylättyihin kalastusvälineisiin, joka voi edelleen johtaa eläinten kuolemiin. Mikromuovi puolestaan voi, sen lisäksi että se aiheuttaa suoria vaikutuksia eläinten hyvinvoinnille, kulkeutua ravintoketjun mukana myös ihmisen elimistöön. Varustamoteollisuudelle meriroska voi aiheuttaa turvallisuus- ja navigointivaaroja, sillä köysiä tai kalastusverkkoja saattaa ajautua alusten potkureihin tai alukset voivat törmätä mereen pudonneisiin ja ajelehtiviin kontteihin. Meriroska aiheuttaa myös esteettistä haittaa rannikoilla, haitaten erityisesti turismia ja aiheuttaen edelleen taloudellisia menetyksiä.

Euroopan komission vuonna 2014 teettämän selvityksen mukaa merenkulku ei ole Itämerellä meriroskan päälähde, mutta merenkulun aiheuttamat meriroskapäästöt vastaavat kuitenkin noin viittä prosenttia kaikista meriroskapäästöistä Itämerellä. Kyseisen selvityksen ja Yhdistyneiden kansakuntien GESAMP-työryhmän tutkimuksen mukaan on erityisen tärkeää ehkäistä aluksista mereen aiheutuvia meriroskapäästöjä, sillä päästöt vaikuttavat suoraan erityisesti ulkosaariston haavoittuvaan meriluontoon ja keskittyvät laivaväylille, jolloin roskaantumisen paikallinen vaikutus voi olla huomattava.

Myös huviveneilyn aiheuttamat roskapäästöt on tunnistettu Itämeren alueella yhdeksi meriroskan lähteeksi. Komission teettämän selvityksen mukaan huviveneilyn aiheuttama roskaantuminen vastaakin noin kolmea prosenttia kaikesta meriroskasta Itämeren alueella. Vaikka huviveneilyn aiheuttaman roskaantumisen osuus kokonaispäästöistä on suhteellisesti pieni, päästöt keskittyvät pistemäisesti veneilijöiden suosimille alueille. Lisäksi roskaantumista voi tapahtua alueille, joissa roskaantumista ei muutoin tapahtuisi, esimerkiksi saaristossa luonnontilaisilla rannoilla. Tällä hetkellä erityisesti huvivene- ja retkisatamien jätteiden vastaanoton puutteet ovat joissain paikoissa aiheuttaneet satamien lähialueiden yksityisten roska-astoiden täyttymistä ja niiden ympäristön roskaantumista. Lisäämällä satamien jätteen vastaanottoa, vähennettäisiin tätä kautta roskan joutumista luontoon ja roskaantumisen aiheuttamia ympäristöhaittoja.

Myös rehevöityminen on tunnistettu yhdeksi Itämeren suurimmista ympäristöuhista. Turun yliopiston Brahea-keskuksen ja Pidä Saaristo Siistinä Ry:n tankkivahti-hankkeen tulosten mukaan 6–7 % veneilijöistä tyhjentää septitankin vesistöön vähintään joka toinen kerta. Tulosten mukaan pääsyinä näille päästöille olivat vastaanottolaitteistojen epäkunto ja puuttuminen. Kauppamerenkulun osalta käymäläjätevesipäästöille asetetaan rajoituksia kansainvälisellä MARPOL-yleissopimuksella mutta siitä huolimatta esimerkiksi rahtialukset voivat purkaa käymäläjätevettä puhdistamattomana mereen 12 meripeninkulman päässä lähimmästä rannasta. Käymäläjätevedessä on rehevöittävää typpeä ja fosforia, joita levät käyttävät kasvuunsa. Lisäksi ulostebakteerit heikentävät vedenlaatua. Käymäläjätteen keräämisellä ja kattavan alusperäisen jätteen jätehuollon järjestämisellä olisi selkeä vaikutus vesiemme ravinnekuormituksen vähentämiseen.

Ehdotetut toimenpiteet ovat vesien ja merenhoidon tavoitteiden mukaisia. Ei erityismaksua -järjestelmä ja jätteiden jättöpakko lisäisivät jätteiden jättämistä lailliseen jätehuoltoon satamissa.

Ehdotettavalla sääntelyllä olisi myös positiivisia vaikutuksia veneilijöille, kun huvivenesatamien jätehuollon parantumisen myötä jätteiden vastaanottolaitteita olisi nykyistä paremmin saatavilla ja tarve jätteiden kuljettamiseen satamien välillä vähenisi. Oletettavaa olisi, että jätehuoltomahdollisuuksien kehittyminen johtaisi pitkällä aikavälillä myös nykyistä parempaan kierrätysasteeseen huviveneillä syntyvien jätteiden osalta.

4.2.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla ei olisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, sillä öljyn päästökieltoa rikotaan nykyisin verrattain vähän. Taloudellisia vaikutuksia voitaisiin katsoa aiheutuvan niille tahoille, joiden aluksilta pääsee veteen öljyä sisävesialueella ja joille määrättäisiin tästä syystä suuruudeltaan merkittävämpi hallinnollinen sanktio kuin nykyinen sakkorangaistus olisi. Öljypäästömaksun suuruus määräytyisi myös sisävesillä lain liitteenä olevan maksutaulukon mukaisesti eli se riippuisi päästön suuruudesta ja aluksen koosta.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotetut muutokset öljyn päästökiellon soveltamisalaan selkiyttäisivät Rajavartiolaitoksen ja poliisin toimintaa tapauksissa, joissa epäillään 2 luvun 1 §:n päästökiellon rikkomista. Päästökiellon laajentaminen myös ominaisuuksiltaan ja käyttötarkoituksiltaan rinnasteisiin muihin kuin kivennäisöljyihin suoraviivaistaisi öljypäästömaksun määräämistä, kun viranomaisten ei tarvitsisi selvittää onko kyse kivennäispohjaisesta öljystä vai muusta öljystä. Merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 5 kohdasta johtuen ulkomaisten alusten talousvyöhykkeellä tekemien päästöjen osalta tulisi kuitenkin edelleen selvittää onko kyse MARPOL-yleissopimuksen I liitteen tarkoittamasta kivennäisöljypäästöstä vai muusta päästöstä. Määrättävien maksujen määrän arvioidaan kasvavan niin maltillisesti, ettei sillä olisi merkittävää vaikutusta viranomaistehtävien määrään.

Soveltamisalan laajentaminen koskemaan myös sisävesiä yhdenmukaistaisi merialueella ja sisävesillä noudatettavaa sanktiointimenettelyä. Ehdotuksella ei olisi vaikutusta operatiiviseen valvontaan taikka viranomaisten toimivaltuuksiin, sillä jo nykyisen lain mukaan poliisi on alusten öljypäästöjä valvova viranomainen sisävesillä ja Rajavartiolaitos puolestaan merialueilla. Rikosprosessin rinnalle otettava hallinnollinen menettely myös sisävesien osalta vaatii kuitenkin poliisin kouluttautumista, vaikka itse valvontavastuu on edellä todetusti jo tähän asti kuulunutkin poliisin tehtäviin. Keskusrikospoliisin laboratorio tutkii öljypäästöistä otettavia näytteitä ja Rajavartiolaitos ja poliisi noudattavat näytteenotossa tätä ohjeistusta.

Ympäristövaikutukset

Ehdotuksella parannettaisiin öljypäästömaksujärjestelmän toimivuutta, jonka voidaan sen luoman preventiovaikutuksen vuoksi katsoa parantavan meriympäristön suojelun tasoa. Kivennäispohjaisten öljyjen kaltaisten ja ominaisuuksiltaan niihin rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden voidaan yleisesti katsoa olevan yhtä haitallisia meriympäristölle kuin perinteisten fossiilisten kivennäisöljyjen, joten niiden veteen päästämisen kieltäminen olisi perusteltua meriympäristön suojelemiseksi. Ehdotuksella olisi täten positiivisia ympäristövaikutuksia. Öljypäästömaksujärjestelmän ympäristövaikutuksia on kuvattu laajemmin sen säätämisen yhteydessä hallituksen esityksessä HE 77/2005 vp. Öljypäästöillä on haitallisia vaikutuksia sisävesillä siinä missä

meriympäristössään, joten sanktiojärjestelmän tehostaminen laajentamalla öljypäästömaksun maantieteellinen soveltamisala sisävesille nostaa ympäristönsuojelun tasoa.

4.2.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksilla pyritään rikkidirektiivin mukaisen valvonnan tehostamiseen, joten niillä ei olisi taloudellisia vaikutuksia vaatimusten mukaisesti toimiville merenkulkualan toimijoille tai polttoaineen toimittajille. Sen sijaan toistuvasti vaatimusten vastaisesti toimineen polttoaineen toimittajan tulisi ilmoittaa Tullille polttoaineen toimittamisoperaatioista ja korvata viranomaisille polttoaineen näytteenotosta ja analyysistä aiheutuneet kustannukset. Aiheutuvat kustannukset riippuisivat valvonnan tiheydestä, jonka Tulli määrittäisi tapauskohtaisesti. Suurimmat Suomeen sijoittuneet polttoaineen toimittajat toimittavat polttoainetta jopa tuhansia kertoja vuodessa, joten taloudelliset vaikutukset voisivat periaatteessa nousta suuriksikin. Sääntelyn tulemistä sovellettavaksi pidetään kuitenkin hyvin epätodennäköisenä.

Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Polttoaineen toimittajien valvontavelvoitteen laajentaminen tietyissä tapauksissa näytteidenottoon aluksilla meriliikenteessä käytettävästä polttoaineesta, kun polttoainetta ollaan toimittamassa aluksille luo Tullille uuden valvontatehtävän. Valvontatehtävän viranomaisille aiheuttamat kustannukset perittäisiin polttoaineen toimittajalta. Tullin näytteenotosta vastaavat henkilöt olisi koulutettava tehtävään. Tarkoituksena on, että tullivirkailijat vastaisivat näytteenotosta, mutta tarvittaessa Tulli voisi turvautua Rajavartiolaitoksen virka-apuun. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarpeen kouluttaa Tullin henkilöstöä MARPOL-näytteenotosta. Uusi valvontatehtävä tulee kuitenkin toteutettavaksi vain, jos jäsenvaltion rekisteröityneen polttoainetoimittajan on osoitettu toimittaneen minkä tahansa vuoden aikana kolme kertaa polttoainetta, joka ei ole polttoaineen luovutustodistuksen eritelmien mukaista unionin tietojärjestelmään toimitettujen tietojen tai 7 artiklassa tarkoitetun vuosikertomuksen perusteella. Tällaisia tapauksia ei ole tähän asti ollut Suomessa.

Ympäristövaikutukset

Ehdotuksilla pyritään rikkidirektiivin mukaisen valvonnan tehostamiseen ja siten varmistamaan, että alukset käyttävät polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on sallituissa rajoissa. Ehdotuksilla olisi siten positiivisia ympäristövaikutuksia.

4.2.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely

Taloudelliset vaikutukset

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun kattamien operaatioiden määrä kasvaisi jossain määrin nykyisestä. Öljylastin siirtoja on toteutettu Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä vain kahdesti sääntelyn tultua voimaan vuoden 2018 alusta. Haitallisten ja vaarallisten lastien siirrot ja polttoaineiden toimitukset ovat keskittyneet satamiin, ja niitä toteutetaan merellä arviolta muutamia vuosittain. On tosin huomioitava, että siirtojen määrästä ei ole tällä hetkellä tarkkaa tietoa, koska toimijoiden ei tarvitse ilmoittaa niistä viranomaisille.

Arvioiden mukaan Suomen satamissa aluksia bunkrataan toiselta alukselta keskimäärin arviolta joitain kymmeniä kertoja vuodessa. Aluemerellä ja talousvyöhykkeellä vuosittain toteutettujen bunkrausoperaatioiden määrästä ei ole tietoa. Alusten välisiä bunkrausoperaatioita Suomessa toteuttaa ainakin kaksi suomalaista toimijaa (Neste Oyj ja Wega Oy). Lisäksi muutamat ulkomaiset toimijat ovat toteuttaneet polttoaineiden bunkrauksia.

Ilmoitusvelvollisuuden laajentuminen öljylastien STS-siirroista muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoihin sekä polttoaineiden toimituksiin aluksesta toiseen lisäisi hieman varustamoiden hallinnollisia tehtäviä ja siten aiheuttaisi myös rajallisesti taloudellisia vaikutuksia. Koska ilmoituksen tekemiseen ja antamiseen kuluva aika arvioidaan lyhyeksi (noin 15 minuuttia), vähäistä suurempaa kustannusten kasvua ei kuitenkaan syntyne. Menettelytapaohjeen laatiminen ja päivittäminen aiheuttaisi vain vähän hallinnollista taakkaa ja kustannuksia, sillä valtaosalla siirtoja toteuttavista aluksista on jo tällainen sisäinen ohje.

Siirtoja ja bunkrauksia varten nimettävien alueiden nimeämisessä pyrittäisiin huomioimaan siirtoja toteuttavien toimijoiden ja laajemmin elinkeinoelämän tarpeet. Alueiden nimeämisellä olisi kuitenkin tarkoitus varmistaa operaatioiden aiheuttamien haitallisten ympäristövaikutusten minimoiminen, joten nykyisille toimijoille voisi aiheutua vähäistä haittaa alueiden nimeämisestä.

Siten esityksen taloudelliset vaikutukset elinkeinolle, etenkin varustamoille, olisivat varsin vähäiset.

Viranomaisvaikutukset

Viranomaisten, lähinnä Liikenne- ja viestintäviraston, hallinnolliset tehtävät lisääntyisivät hieman nykytilaan verrattuna sääntelyn soveltamisalan laajentamisen seurauksena.

Erityisesti siirtoja ja polttoaineen toimitusta varten nimettävien alueiden kartoittaminen ja nimeäminen lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä arviolta muutamalla henkilötyöpäivällä jokaista nimettävää aluetta kohden. Alueita nimettäisiin arviolta muutamia. Työ kohdistuisi ennen kaikkea vuosiin 2021 ja 2022, jolloin sääntelyn on tarkoitus tulla voimaan. Tuolloin työllistävän vaikutuksen arvioidaan olevan noin 0,5 henkilötyövuotta. Tämän jälkeen tarpeen uusien alueiden nimeämiseen arvioidaan syntyvän vain harvoin, viraston arvion mukaan korkeintaan kerran vuodessa. Nimeämistä koskevan määräyksen päivittäminen lisäisi viraston tehtäviä kulloinkin 0,2 henkilötyövuodella.

Viranomaisten tehtävät lisääntyisivät hieman valvottavien siirtojen ja toimitusten määrän kasvaessa. Toisaalta viranomaisten parantunut tiedonsaanti sallisi viranomaisille paremman mahdollisuuden puuttua mahdollisiin ongelmatilanteisiin ennakolta.

Rajavartiolaitos vastaa pelastuslain 27 a §:n mukaan pelastustoiminnasta Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä tapahtuneissa alusöljyvahingoissa ja aluskemikaalivahingoissa ja sovittaa yhteen siihen varautumista. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun soveltamisalan laajentaminen ehdotettujen säännösten mukaisesti lisää myös torjunnasta vastaavien viranomaisten varautumisvelvoitetta ja valvontaa siirtojen ympäristövahinkojen ennalta ehkäisemiseen. Suurin osa valvonnasta ja varautumisesta voidaan hoitaa Rajavartiolaitoksen normaalin valmiuden ylläpidon ja partiotoiminnan yhteydessä. Ehdotettavan 6 §:n nojalla Rajavartiolaitos ja pelastuslaitokset voisivat periä erityisiä varautumistoimia edellyttävien siirtojen ja polttoainetoimitusten osalta aiheutuvat ylimääräiset kustannukset suoraan siirtoja ja toimituksia vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittajalta tai omistajalta. Siten muutosten ei

arvioida aiheuttavan sellaisia merkittäviä taloudellisia vaikutuksia Rajavartiolaitokselle, joita se ei voisi periä kustannusten aiheuttajalta.

Siirtojen ja bunkrauksen mahdollistaminen merellä edistää yleisesti merenkulun toimivuutta ja tuottavuuden parantamista. Torjuntaan varautumiseen liittyvien ja muiden viranomaisille aiheutuvien kustannusten mahdollinen nousu ei kuitenkaan ylittäisi sääntelyn toteuttamiseen liittyvien hyötyjen kokonaistaloudellisesti tuomaa etua Suomen vienti- ja tuontiteollisuudelle ja merenkululle.

Ympäristövaikutukset

Ehdotetuilla muutoksilla pyritään ennen kaikkea alusten välisten lastinsiirtojen ja polttoaineiden toimittamisen negatiivisten ympäristövaikutusten minimointiin. Aluksen omaan käyttöön tuleva polttoaine ja lastina siirrettävät biopolttoaineet ja kemikaalit voivat olla ympäristövaikutuksiltaan yhtä haitallisia kuin nykyisen sääntelyn kattamat öljylastit. Jako perinteisiin polttoöljyihin ja uusiin biopolttoaineisiin on jokseenkin vanhentunut, sillä biopolttoaineet itsessään sisältävät eri polttoaineita ja erilaisia kemiallisia yhdisteitä. Näiden seoksia ja komponentteja on markkinoilla tällä hetkellä noin viisikymmentä. Näitä kuljetetaan meriteitse kasvavissa määrin kemikaalitankkerien sijaan perinteisillä öljytankkereilla ja niin kutsutuilla tuotetankkereilla. Edelleen alukset voivat käyttää erilaisia biopohjaisia polttoaineita. Ympäristön pilaantumisen riski on todellinen, sillä muun muassa biopolttoaineilla voi veteen sekoittuessaan olla samankaltaisia vaikutuksia meriympäristöön kuin kivennäisöljyllä on. Tulevaisuudessa käytettävien polttoaineiden ja niiden raaka-aineiden kirjo entisestään lisääntyy. On lisäksi huomioitava, että usein kemikaalit voivat olla räjähdys- ja syttymisalttiimpia verrattuna perinteiseen polttoöljyyn. Niillä saattaa olla huomattavan suuria haitallisia vaikutuksia ympäristölle, ihmisten terveydelle ja omaisuudelle. Nykyinen tietotaito ja varautuminen koskien aluskemikaalionnettomuuksia on lisäksi heikompaa verrattuna öljyntorjuntavahinkovalmiuteen. Ottaen huomioon, että kemikaalien kuljetus- ja käsittelyvolyymit ovat viime vuosikymmeninä kasvaneet huomattavasti, nykyistä kattavammalle siirtojen sääntelylle meriympäristön suojelun näkökulmasta on perusteita.

Lisäksi alueiden nimeämisessä voitaisiin huomioida erityisen herkäät merialueet ja muut alueet, joilla siirtoja ja toimituksia ei olisi ympäristönsuojelun näkökulmasta syytä toteuttaa. Siirtojen rajaaminen erikseen nimettävälle alueelle mahdollistaa myös sen, että alueiden nimeämisessä varmistetaan riittävä torjuntavalmius.

Siten ehdotetuilla muutoksilla olisi positiivisia ympäristövaikutuksia.

4.2.5 Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotetaan muutosta, jolla Väylävirastolle jäänmurtajapalveluita tuottavat alukset rajattaisiin painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltamisalan ulkopuolelle. Tällä hetkellä Väyläviraston toimessa on voimassa olevilla palvelusopimuksilla kahdeksan jäänmurtajaa. Ehdotetulla säännöksellä suljettaisiin näistä neljä painolastivesisääntelyn ulkopuolelle. Painolastivesien käsittelylaitteistojen asentamisen näille neljälle alukselle arvioidaan maksavan yhteensä noin kolme miljoonaa euroa. Soveltamisalan rajaaminen säästäisi siten merkittävät investointikustannukset.

Toisaalta kyseiset alukset ovat vähintään kolmekymmentä vuotta vanhoja, joten niiden jäljellä oleva käyttöikä on rajallinen. Muutoinkin jäänmurtajien toiminnan luonteesta johtuen ympäristövaikutukset olisivat erittäin pienet tai olemattomat. Ympäristövaikutusten vähäisyys johtuu siitä, että jäänmurtajat eivät kuljeta painolastivesiä tai esimerkiksi aluksen kallisteluun tarvittavaa merivettä eri merialueiden välillä ja painolastivesi päästetään hyvin lähelle sitä paikkaa, josta se on otettu. Toisaalta taustalla on myös toiminnan kausiluonteisuus ja talvikaudelle ajoittuva toimintakausi.

Ehdotettu muutos rajaisi myös valtiosopimuksen perusteella Väylävirastolle jäänmurtajapalveluita tuottavat alukset painolastivesisääntelyn ulkopuolelle, mikä olisi tärkeää Suomen ja sen naapurimaiden kahdenvälisten jäänmurtosopimusten kannalta. Ruotsissa ja Venäjällä jäänmurtajat ovat valtio-omisteisia ja ne on kansallisilla päätöksillä rajattu painolastivesiyleissopimuksen sääntelyn ulkopuolelle. Niillä ei siten ole painolastivesien käsittelylaitteistoja. Ilman nyt ehdotettavaa säännöstä voi syntyä tilanne, jossa Suomi ei voisi käyttää näiden alusten jäänmurtajapalveluita. Ehdotetulla muutoksella estettäisiin tämä heikentävä vaikutus talvimerenkulun toimivuudelle ja sujuvan ympärivuotisen kuljetusjärjestelmän edellyttämälle palvelutasolle.

4.2.6 Alusturvallisuuslaki

Non-SOLAS-direktiivin liitteiden säännökset siirretään pääosin sisällöltään muuttumattomina komission delegoituun asetukseen. Non-SOLAS-direktiivin liitteissä olleet tekniset vaatimukset matkustaja-aluksille, jotka ovat alle 24-metrisiä, poistetaan delegoidusta asetuksesta non-SOLAS-direktiivin muutoksen johdosta. Nämä alukset rajattiin direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Delegoituun asetukseen lisätään myös tiettyjä teknisiä selvennyksiä, jotka koskevat alumiinisia aluksia. Non-SOLAS-direktiivin muutoksen yhteydessä ”samanarvoisen aineen” määritelmä muutettiin koskemaan myös direktiivin soveltamisalaan kuuluvia alumiinisia aluksia. Lisäksi non-SOLAS-direktiivin liitteiden teknisiä vaatimuksia on päivitetty ja yksinkertaistettu luettavuuden parantamiseksi. Direktiivin liitteen mukaisia vaatimuksia on päivitetty direktiivin voimassaoloaikana säännöllisesti. Sillä, että nämä säännökset annetaan jatkossa delegoidulla asetuksella direktiivin liitteen sijaan, ei ole vaikutusta toimijoille. Viranomaisten hallinnollinen taakka kevenee, koska delegoitu asetukset ei jatkossa edellytä täytäntöönpanotoimia.

Vakavuusdirektiivin täytäntöönpanoon liittyvillä lakimuutoksilla ei ole toimijoille merkittävää vaikutusta, sillä direktiivin vaatimukset vastaavat pitkälti määrättyjen Luoteis-Euroopan ja Itämeren satamien välillä tapahtuvassa tai näihin satamiin tai näistä satamista suuntautuvassa säännöllisessä kansainvälisessä reittiliikenteessä liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten vakavuuden erityisvaatimuksista tehdyn sopimuksen (ns. Tukholman sopimus) vakavuusvaatimuksia. Tämän sopimuksen voimaansaattamiseksi annettu asetukset (382/1997) on tullut voimaan vuonna 1997. Suomalaisten, direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ro-ro-matkustaja-alusten direktiivin vaatimuksenmukaisuus on todettu niiden vakavuusaineistossa samoin kuin merkitsevä aallonkorkeus, jossa aluksilla voidaan direktiivin vaatimukset täyttäen liikennöidä. Varsinaisia todistuskirjoja direktiivin vaatimusten täyttämistä suomalaisille ro-ro-matkustaja-aluksille ei ole kuitenkaan myönnetty.

4.2.7 Alusrekisterilaki

Taloudelliset vaikutukset

Alusrekisterilakiin ehdotettu muutos mahdollisuudesta esittää saantokirjan jäljennös vaikuttaisi positiivisesti alan toimijoiden edellytyksiin harjoittaa ammattiaan. Ehdotus varmistaisi toiminnan jatkumisen sujuvasti kaikissa tilanteissa ilman rekisteröintimenettelyä eteen tulevia keskeytyksiä tai vaikeuksia. Ehdotus vaikuttaisi etenkin niihin tilanteisiin, joissa rekisteröinti on sovittu tietylle päivälle. Muutoksella varmistettaisiin alusten pysyminen liikenteessä, vaikka toimija ei voisi heti esittää alkuperäistä saantoasiakirjaa viranomaiselle. Jos muutosta ei tehtäisi ja toiminta keskeytyisi rekisteröintimenettelyn vuoksi, saattaisi tästä aiheutua toimijoille merkittäviä taloudellisia tappioita. Ehdotetun muutoksen ei arvioida vaikuttavan merkittävästi yritysten kustannuksiin, koska kyseessä on velvoitteen vaihtoehtoisen toteuttamistavan mahdollistaminen samalla, kun varsinainen laissa säädetty velvoite pysyy ennallaan. Alusrekisterilakiin ehdotettu muutos ei vaatisi yritykseltä digitaalista valmiutta tai järjestelmiä. Muutoksella ainoastaan mahdollistettaisiin vaihtoehtoinen tapa nykyiseen menettelyyn. Tällöin yritys voisi esittää saantoasiakirjan jäljennöksen, mutta hakemus ja sen liitteet olisi edelleen mahdollista lähettää postitse tai käydä tarkistuttamassa virastossa. Näin ollen ehdotettu muutos helpottaisi yritysten hallinnollista taakkaa.

Viranomaisvaikutukset

Alusrekisterilakiin ehdotetun muutoksen alkuperäisen saantoasiakirjan joustamisesta ei arvioida vaikuttavan viranomaisen rekisterien luotettavuuteen. Omistusoikeus alukseen voidaan saada samalla tavalla kuin muuhunkin irtaimen omaisuuden, esimerkiksi oston, vaihdon, lahjan, perinnön tai testamentin nojalla. Omistusoikeus alukseen siirtyy sopimuksella, sen ehtojen mukaan, eikä rekisteröinnillä ole tässä suhteessa vaikutusta. Rekisteröinti ei myöskään paikkaa virheellistä saantoa. Alusrekisteriin tehtävällä merkinnällä ei ole oikeutta luovaa vaikutusta. Tämän vuoksi oman saantonsa voi kuitenkin todistaa, vaikka rekisterissä olisi väärä tieto. Muutoksella voidaan nähdä olevan vaikutusta lähinnä yksityisoikeudellisesti. Rekisteriasian omistusoikeuden kirjaamista koskevilla merkinnöillä on yksityisoikeudellinen merkitys luotonannon kannalta. Tieto aluksen rekisteriin merkitystä omistajasta voi myös olla tärkeä ulkopuoliselle, esimerkiksi aluksen aiheuttamien vahinkojen korvausasioissa. Viranomaisen rekisterin julkista luotettavuutta turvaa ehdotettu vaatimus alkuperäisen saantoasiakirjan esittämisestä jälkikäteen kuukauden määräajassa sekä viranomaisen velvollisuus poistaa alus rekisteristä, mikäli tarvittavaa selvitystä ei ole jälkikäteen esitetty. Asialla on merkitystä myös kansainväliseen merenkulkuun, jossa alkuperäisen saantoasiakirjan rekisteröinti on normaalia tapaoikeutta kaikkialla maailmassa.

Saantoasiakirjan jäljennöksen esittämistä rekisteröintihakemuksen liitteenä ei ole rajattu pelkästään poikkeuksellisiin tilanteisiin, vaan se voidaan esittää kaikissa tilanteissa. Tämän ei arvioida merkittävästi vaikuttavan viranomaisten tehtäviin.

4.2.8 Turvatoimilaki

Taloudelliset vaikutukset

Turvatoimilakiin ehdotetulla muutoksella voidaan nähdä olevan matkustamisen tarvetta vähentävä vaikutus, kun tarkastuksen voisi tehdä jo aluksen sijaintialueella valmiiksi operoiva Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä luokituslaitos sen sijaan, että mahdollisesti toisella mantereella sijaitsevaan satamaan lennätettäisiin Suomesta tarkastuksen suorittava henkilö. Ulkomailla suoritettavien turvatarkastusten vähäisen määrän (10–15 alusta vuodessa) vuoksi muutoksen vaikutus kokonaisuutena ei ole merkittävä, mutta yksittäiselle varustamolle ja rahdinantajalle tarkastus voi olla hyvin kriittinen ja tarpeellinen, jotta alus ei joudu jäämään

satamaan tilanteessa, jossa Liikenne- ja viestintäviraston virkamiesten matkustusmahdollisuudet ovat rajatut.

Turvatoimilakiin esitettävä muutos vähentäisi varustamojen kustannuksia, sillä ne voisivat tilata tarkastajan tekemään katsastuksen nykyistä lähempää. Lisäksi luokituslaitokset voisivat suorittaa useamman säännösten edellyttämät tarkastukset samalla kertaa, jolloin varustamolle tarkastuksista aiheutuva hallinnollinen taakka pienenisi.

Sekä alusrekisterilakiin että turvatoimilakiin esitetyt muutokset yhdessä turvaavat merikuljetusten jatkuvuutta myös poikkeuksellisissa tilanteissa. Merikuljetuksilla on suuri merkitys Suomen tuonnille ja viennille. Monet kotitalouksien arjen ja yritysten toiminnan kannalta välttämättömät hyödykkeet tuodaan Suomeen meritse. Merikuljetusten keskeytyksettömällä jatkumisella on siten suuri merkitys Suomen taloudelle myös poikkeuksellisissa tilanteissa. Ehdotettu muutos koskee vain pientä osaa kauppamerenkulun aluksista, joten sen vaikutukset kansantalouteen ovat vähäiset. Nykyisenkaltaisissa sekä tulevaisuuden mahdollisissa yhteiskunnan poikkeuksellisissa tilanteissa toiminnan mahdollisimman normaali jatkuminen on kuitenkin tärkeä turvata.

Viranomaisvaikutukset

Turvatoimilain muutoksella voitaisiin tarkoituksenmukaistaa Liikenne- ja viestintäviraston toimintaa sekä kohdentaa henkilöstön resursointia tehokkaammin muun muassa valvontatehtäviin. Koska turvatarkastettavia aluksia on vuosittain noin 40–50, joista ulkomailla 10–15, on tarkastuksilla viraston taloudelliseen tilaan ja suoriteperusteisiin maksutuloihin vähäinen. Virkamiehiltä säästyisi ulkomailla tehtäviin tarkastuksiin normaalisti kuluva matkaa, jolloin he olisivat paremmin käytettävissä muihin työtehtäviin Suomessa. Tämä parantaisi Liikenne- ja viestintäviraston resurssien käyttöä etenkin sellaisessa tilanteessa, johon voi liittyä vakavaa hengen tai terveyden vaaraa.

Turvallisuusvaikutukset

Turvatoimilakiin ehdotettu muutos ei aiheuttaisi vaikutuksia merenkulun turvallisuuteen. Luokituslaitokset voivat jo nyt suorittaa suomalaiselle alukselle SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen ja kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen (SopS 52/1968) mukaiset katsastukset sekä myöntää niiden perusteella todistuskirjoja. Luokituslaitokset voivat myös hyväksyä aluksen kaikki hyväksymistä vaativat dokumentit sekä suorittaa ISM-turvallisuusjohtamissäännösten mukaiset auditoinnit, joilla pyritään takaamaan turvallisuus merellä, estämään ihmisten loukkaantuminen tai ihmishenkien menetys sekä välttämään omaisuudelle ja ympäristölle, erityisesti meriympäristölle, aiheutuvat vahingot. Suomalaisten alusten osalta ainoastaan ISPS-säännösten mukaiset alusten turvatarkastukset ja niiden perusteella myönnettävät todistuskirjat sekä mittakirjan myöntäminen ovat keskitetty kokonaisuudessaan Liikenne- ja viestintävirastolle. Luokituslaitokset suorittavat jo ISPS-tarkastuksia ja muita edellä mainittuja tehtäviä muiden kuin suomalaisten alusten osalta. Luokituslaitoksilla nykyäänkin muiden lakien perusteella olevan laajan toimivallan huomioiden ei poikkeuksella nähdä vaikutuksia liikenne- tai alusturvallisuuteen.

4.2.9 Laivavarustelaki

Laivavarustelain soveltamisalan selkiyttäminen helpottaisi laivavarusteiden valvontaa sekä niihin kohdistuvaa markkinavalvontaa. Nykyisin laivavarusteisiin kohdistuvan valvonnan on koettu olevan hankalaa silloin, kun niitä ei ole asennettu lain soveltamisalaan kuuluviin aluksiin.

Epäselvyyttä on aiheuttanut esimerkiksi se, kuuluuko pelkkä laivavaruste silloin, kun sitä ei ole vielä asetettu alukseen, lain soveltamisalan piiriin.

Ruorimerkillä varustamattoman laivavarusteen katsominen ruorimerkillä varustettua laivavarustetta vastaavaksi yhdenmukaistaisi alusten kohtelua tapauksissa, joissa aluksen lippu ei vaihdu, vaan alus jostakin muusta syystä tulee alusturvallisuuslain soveltamisalan piiriin. Nykytilanteessa Euroopan unionin ulkopuolisen maan lipun alla purjehtivan aluksen siirtyessä Suomen lipun alle Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvan ruorimerkillä varustamattoman varusteen sijoittamiseen alukselle silloin, kun virasto katsoo sen vastaavan ruorimerkillä varustettua alusta. Tällaista luvan myöntämisen mahdollisuutta ei kuitenkaan ole tapauksissa, joissa aluksen lippu ei vaihdu. Tällöin aluksen varusteen vaihtamista ruorimerkittyyntä on edellytettävä turvallisuuskirjojen myöntämisen yhteydessä.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely

Alusjätedirektiivi edellyttää, että jäsenvaltiot panevat direktiivin vaatimukset kansallisesti täytäntöön. Kuten jäljempänä säännöskohtaisissa perusteluissa kuvataan, valtaosa direktiivin säännöksistä on melko yksityiskohtaisia eikä jätä tilaa kansalliselle harkinnalle kuin käytännön toteuttamistapojen osalta. Kuitenkin esimerkiksi sataman määritelmään sisältyvän rakenteiden, palveluiden ja käyttäjä- ja jätemäärien vähäisyyteen perustuvan rajauksen säilyttämistä pidetään niin tärkeänä, että direktiiviä tulkittaisiin sen sanamuotoa pidemmälle. Lisäksi rajausta tulkittaisiin laissa osoittamalla tietyt paikat aina siten vähäisiksi, että ne rajautuvat sataman määritelmän ulkopuolelle. Rajausta pidetään kuitenkin direktiivin hengen mukaisena.

Alusjätedirektiivi edellyttää, että satamissa otetaan vastaan kaikki satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin olevat jätteet. Kansallisesti tätä vaatimusta tulkittaisiin siten, että kauppamerenkulun satamien ja huvivenesatamien osalta laissa määriteltäisiin, mitä jättejakeita satamassa tulisi vähintään vastaanottaa. Ratkaisu perustuu arvioon siitä, millaista jätettä tämänlaisissa satamissa käyvillä aluksilla ja veneissä syntyy. Muiden satamien (yhteysalus- ja kalastussatamat) osalta säädettäisiin vain direktiivin minimivaatimuksesta, ja sataman tulisi itse arvioida, minkä jättejakeiden vastaanottaminen on tarpeen.

Direktiivit ovat minimisääntelyä, ja jäsenvaltioilla on mahdollisuus säätää direktiiviä yksityiskohtaisemmin. Tämä on mahdollista etenkin ympäristönsuojelun korkean tason toteuttamiseksi. Siten niin kutsutusta ei erityismaksua -järjestelmästä ehdotetaan säädettävän jatkossakin laajemmin kuin mitä direktiivi edellyttää. Lisäksi Suomi on laajentanut merenkulun ympäristönsuojelusääntelyn, kuten aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa koskevan sääntelyn soveltamisalaa myös sisävesille. Näin ehdotetaan säädettävän myös jatkossa.

Toisaalta direktiivi sallii nimenomaista kansallista harkintaa muun muassa sääntelyn soveltumiseen valtion aluksiin, satamapalveluissa käytettäviin aluksiin ja satamien ankkurointipaikkoihin. Mainitut lievennykset ehdotetaan hyödynnettävän. Lisäksi jättöpakkoa, ennakkoilmoituksia ja maksuja koskevien vapautusten voimassaoloa ehdotetaan pidennettävän direktiivin sallimalla tavalla nykyisen lain kolmesta vuodesta viiteen vuoteen.

Valtaosa direktiivin säännöksistä luo velvoitteita satamien pitäjille tai aluksille, ja sitä kautta yksiköille, joten näistä velvollisuuksista on perustuslain 80 §:n mukaisesti säädettävä lailla. Asetuksella säädettäisiin kuitenkin tiettyjen vaatimusten yksityiskohdista, kuten jätteiden erilliskeräysvaatimuksista satamissa ja direktiivin mukaisista aluksilta perittävien maksujen

alennusperusteista sekä lukuisista direktiivin sääntelyä täydentävistä asioista, joista komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä.

5.2 Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

Mikäli lainsäädäntöä ei muutettaisi, vaan pidettäisiin öljypäästömaksua koskevat säännökset ennallaan, vaarana olisi meriympäristön suojelun tason kärsiminen.

5.3 Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten tarkentaminen

Rikkidirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien säännösten täydentämisessä on kyse nykyisen riittämättömäksi todetun oikeustilan korjaamisesta rikkidirektiivin mukaiseksi. Kyse on polttoaineen toimittajien valvonnan tarkentamisesta, jolle ei ole nähty vaihtoehtoisia toteuttamistapoja. Nykyinen polttoaineiden toimittajien valvontaa koskeva sääntely sisältyy lakiin, joten sen muuttaminen edellyttää lailla säätämistä.

5.4 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten sääntely

Tällä hetkellä viranomaiset saavat nykyisin tiedon vain öljylastien siirroista. Siten viranomaisilla ei ole mahdollisuutta arvioida muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtojen sekä polttoaineiden toimitusten toteuttamiseen liittyviä riskejä eikä toimivaltaa puuttua suunniteltuihin operaatioihin. Suosituksilla tai muiden vapaaehtoisuuteen perustuvien ohjauskeinojen hyödyntämisellä ei päästäisi yhtä tehokkaasti samaan lopputulokseen, koska tarkoituksena on varmistaa, että viranomaiset saisivat tiedon kaikista haitallisten ja vaarallisten siirroista ja polttoaineiden toimituksista.

Esityksen mukainen sääntelyn laajentaminen olisi siten tarpeen ympäristönsuojelun ja meriturvallisuuden näkökulmasta.

Nykyinen merenkulun 2 a luvun sääntely luo puitteet öljylastinsiirtojen toteuttamiselle. Sääntelyn laajentaminen koskemaan myös muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoja ja polttoaineiden toimitusta olisi lainsäädäntöteknisesti yksinkertaisin ja taloudellisin tapa säännellä kyseisiä operaatioita. Sääntelyn laajentaminen ei vaatisi esimerkiksi uuden luvun lisäämistä merenkulun ympäristönsuojelulakiin, sillä nykyinen 2 a luvun sääntely olisi suhteellisen pienen muutoksen laajennettavissa koskemaan myös muita siirtoja ja toimituksia.

Tällä hetkellä suurimmat riskit liittyvät biopolttoaineiden ja niiden raaka-aineiden sekä kemikaalien siirtoihin ja toimituksiin alukselta toiselle. Valmistelun aikana keskusteltiin sääntelyn soveltamisalan laajentamisesta kattamaan myös haitattomat ja vaarattomat lastit. Siten sääntelyn piiriin olisi saatu myös lannoitteet ja muut aineet, joilla on rehevöittäviä vaikutuksia. Lisäksi on paljon kuivalasteja, jotka ovat haitattomia ja vaarattomia, mutta jotka saattavat aiheuttaa paikallista kuormitusta meriympäristölle, ja kaikkien lastien siirtoihin liittyy riskejä alusturvallisuudelle. Lastinsiirtoja suoritetaan Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä vuosittain noin 250. Näistä lähes kaikki ovat sellaisten kuivalastien siirtoja, jotka eivät ole haitallisia tai vaarallisia, joten soveltamisalan laajentamisen kaikkiin lasteihin aiheuttamat vaikutukset kohdistuisivat lähinnä kuivalasteihin. Siksi sääntelyn laajentamisen kaikkiin lasteihin aiheuttamat vaikutukset toimijoille eivät olisi kohtuullisia saavutettaviin hyötyihin verrattuna.

5.5 Tiettyjen Väylävirastolle jäänmurtopalveluja tuottavien alusten rajaaminen painolastivesisääntelyn ulkopuolelle

Painolastivesisääntelyn soveltamisen rajoittaminen on ainoa keino, jolla voidaan välttää painolastivesien käsittelylaitteiden asentaminen vanhimille jäänmurtajille, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja sopimuserusteisesti. Samoin se olisi ainut keino varmistaa, että ulkomaiset lippuvaltionsa vapauttamat jäänmurtajat voivat tuottaa Väylävirastolle jäänmurtopalveluja.

5.6 Alusturvallisuuslaki

Alusturvallisuuslakiin lisättäisiin vakavuusdirektiivistä sellaiset säännökset, joista on perustuslain mukaan säädettävä lailla. Näitä ovat todistuskirjojen myöntäminen, varustamojen velvollisuus ilmoittaa kausiluonteisesta tai lyhytaikaisesta liikennöinnistä sekä määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle direktiivin edellyttämien merialueiden määrittelemiseksi. Näiden muutosten toteuttamiselle ei siis ole muuta vaihtoehtoa.

Perinnealuksen määritelmän voisi jättää ennalleen, mutta tällöin lain tavoitetta perinnealusten pienimuotoisen kaupallisen liikennekäytön edesauttamiseksi alusten ylläpidon ja käytön helpottamiseksi on vaikeampi ottaa huomioon Liikenne- ja viestintäviraston teknisiä määräyksiä annettaessa.

5.7 Alusrekisterilaki

Alusrekisterilakiin ehdotettavat muutokset perustuvat covid-19-pandemian vuoksi tehtyihin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määräaikaisiin muutoksiin. Muutos on todettu toimivaksi ratkaisuksi poikkeuksellisiin tilanteisiin varautumiseksi. Mikäli lainsäädäntöä ei muutettaisi, vaarana olisi, että poikkeuksellisissa tilanteissa alusten pitäminen katkeamattomasti liikenteessä vaikeutuisi tai voisi kokonaan estyä. Muutoksen toteuttamatta jättämisellä voitaisiin vaarantaa merenkulun tavaraliikenteen jatkuminen keskeytyksettä. Rekisteröinnin ja omistusoikeuden kirjaamisen hakija voi olla tilanteessa, jossa alkuperäisen saantoasiakirjan tai sen oikeaksi todistetun jäljennöksen esittäminen tai toimittaminen säädetyssä määräajassa voi edellä mainituissa tilanteissa olla käytännön syistä mahdotonta esimerkiksi ihmisten liikkumiseen kohdistuvien rajoitusten vuoksi.

5.8 Turvatoimilaki

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei voida antaa kuin viranomaisille. Turvatoimilain 4 a §:n mukaisen alukseen tehtävän tarkastuksen tai katsastuksen tekeminen ja todistuskirjan myöntäminen ovat julkisia hallintotehtäviä, joten asiasta on säädettävä lailla eikä näin ollen muuta vaihtoehtoa muutoksen toteuttamiseksi ole.

5.9 Laivavarustelaki

Laivavarustelain soveltamisalaa koskevan säännöksen sanamuotoa selkeytettäisiin ja lakiin lisättäisiin mahdollisuus Liikenne- ja viestintävirastolle katsoa ruorimerkillä varustamattoman laivavarusteen vastaavan ruorimerkillä varustettua laivavarustetta myös sellaisissa tapauksissa, joissa aluksen lippu ei vaihdu. Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa voidaan laajentaa ainoastaan lainmuutoksella. Siten muuta vaihtoehtoa muutosten toteuttamiselle ei ole.

6 Lausuntopalaute

Esityksestä pyydettiin lausunnot valtioneuvoston kansialta, ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta, Liikenne- ja viestintävirastolta, ELY-keskusten ja TE-toimistojen kehittämis- ja hallintokeskukselta, alueellisilta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta, Huoltovarmuuskeskukselta, Luonnonvarakeskukselta, Maanmittauslaitokselta, Oikeusrekisterikeskukselta, Poliisilta, Puolustusvoimilta, Rajavartiolaitokselta, Ruokavirastolta, Suomen ympäristökeskukselta, Tullilta, Tuomioistuinvirastolta, Väylävirastolta, Arctia Oy:lta, Business Finlandilta, Elinkeinoelämän keskusliitto ry:ltä, Finnpiilot Pilotage Oy:ltä, Meriliitto ry:ltä, Merimieseläkekassalta, Merimiespalvelutoimisto ry:ltä, Meriteollisuus ry:ltä, Metsäteollisuus Ry:ltä, Pidä Saaristo Siistinä ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry:ltä, Suomen Kuntaliitto Ry:ltä, Suomen Laivameklariliitto ry:ltä, Suomen Laivanpäälystöliitto ry:ltä, Suomen Luonnonsuojeluliitto ry:ltä, Suomen Matkustajalaivayhdistys ry:ltä, Suomen Merimies-Unioni SMU ry:ltä, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:ltä, Suomen Satamaliitto ry:ltä, Suomen Vapaa-ajankalastajien Keskusjärjestö ry:ltä, Suomen Varustamot Ry:ltä, Suomen Yrittäjät ry:ltä, Teknologiateollisuus ry:ltä, Traffic Management Finland Oy:ltä, WWF Suomelta ja Ympäristöteollisuus ja -palvelut YTP ry:ltä. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi-sivustolla, jonka kautta lausuntoja voivat antaa kaikki organisaatiot ja kansalaiset.

Esityksestä lausuivat ulkoministeriö, oikeusministeriö, sisäministeriö, puolustusministeriö, valtiovarainministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenne- ja viestintävirasto, Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, erikoissyyttäjä, Huoltovarmuuskeskus, Luonnonvarakeskus, Metsähallitus, Oikeusrekisterikeskus, Poliisihallitus, Puolustusvoimat, sisäministeriön rajavartio-osasto eli Rajavartiolaitoksen esikunta, Tulli, Tuomioistuinvirasto, Väylävirasto, Kuopion kaupunki, Rauman kaupunki, Arctia Oy, Elävä Itämeri säätiö sr (Baltic Sea Action Group BSAG), John Nurmisen Säätiö sr, Kalatalouden Keskusliitto, Kaupan liitto, Kiinteistöliitto Uusimaa ry, Merikarhut - Sjöbjörnarna ry, Kivikangas Oy, Pidä Saaristo Siistinä ry, Rapala VMC Oyj, Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Laivameklariliitto ry, Suomen Luonnonsuojeluliitto ry, Suomen Purjehdus ja Veneily ry, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Vapaa-ajankalastajien Keskusjärjestö ry, Suomen Varustamot Ry, Suomen Vesiensuojeluyhdistysten Liitto ry, Traffic Management Finland Oy, Ympäristönsuojeluviranhaltijat ry ja Ympäristöteollisuus ja -palvelut YTP ry.

Maanmittauslaitos, Business Finland ja Merimieseläkekassa ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa esityksestä.

Lausunnoista on koostettu yhteenveto, joka on julkaistu valtioneuvoston Hankeikkunassa.⁹ Keskeistä lausuntopalautea kuvataan alla aiheittain.

Yleiset huomiot

⁹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM036:00/2019>

Valtaosa lausunnonantajista piti esityksen tavoitteita yleisesti kannatettavina. Merten roskaantumisen ehkäisyä pidettiin tärkeänä.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus totesi lausunnossaan, että sen mahdollisuutta ottaa kantaa ehdotuksiin rajoittaa se, että lausunnonlehtien toimitettuja perustelutekstejä ei ollut käännetty ruotsiksi. Lisäksi maakunnan hallitus kiinnitti huomiota siihen, että osa ehdotuksista kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan. Maakunnan hallitus valmistelee omaa sääntelyään alusjätedirektiivin täytäntöönpanemiseksi ja maakunnan hallituksen mukaan olisi tarkoituksenmukaista, että ehdotukset olisivat mahdollisimman pitkälle linjassa keskenään.

Oikeusministeriö kiinnitti huomiota esitettyihin asetuksenantovaltuuksiin. Niitä on pyritty tarkentamaan oikeusministeriön lausunnon perusteella, mutta osa jo nykyisistä valtuuksista ja lain asetuksenantovaltuuksia koskeva logiikka (valtuudet kunkin substanssiluvun lopussa) on jätetty ennalleen. Asetuksenantovaltuudet, joiden nojalla on tarkoitus säätää komission täytäntöönpanosäädösten mukaisesti, säilytetään, koska täytäntöönpanosäädösten valmistelu on vielä niin kesken, ettei niiden muodosta (esim. asetus tai direktiivi) ole vielä tietoa. Jos kyseessä on suoraan sovellettavia säädöksiä, ei asetuksenantovaltuuksia käytettäisi.

Aluksilta peräisin olevan jätteen vastaanottoa satamissa koskeva sääntely

Useat lausunnonantajat kiinnittivät huomiota alusjätedirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien viranomaisvaikutusten merkittävyyteen. Yhtäältä vaikutuksista tulisi olla tarkemmat arviot ja toisaalta esityksestä tulisi ilmetä, miten vaikutuksiin on varauduttu etenkin viranomaisten resurssien varmistamiseksi. Esimerkiksi ympäristöministeriö katsoi, ettei lakiesityksessä ole riittävästi arvioitu ehdotusten ELY-keskuksille aiheuttamien vaikutusten laajuutta, ja piti uusien tehtävien edellyttämiä lisäresursseja välttämättömänä edellytyksenä sille, että hallituksen esitys voidaan hyväksyä. ELY-keskukset kiinnittivät huomiota siihen, että vaikutuksia aiheutuu myös satamien selvittämisestä ja kirjaamisesta viranomaisen tietojärjestelmiin. Esityksessä on esitetty, että ELY-keskukset voisivat periä maksun jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Lausuntokierroksen ja jatkovalmistelun aikana liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja ELY-keskusten kesken on valmisteltu nk. ELY-keskusten maksuasetuksen¹⁰ muutosta, jonka myötä asetuksessa säädettäisiin satamalta jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä perittävistä maksusta. Maksun taso on tarkoitus asettaa sellaiseksi, että maksuilla kertyvät tulot kattaisivat esityksen mukaisista lisätehtävistä aiheutuvat kustannukset.

Ympäristöministeriö kommentoi satamien jätehuollon järjestämisen vaikutusten osalta, että esityksessä tulisi avata tarkemmin mihin taustalla oleviin selvityksiin arviot perustuvat. Jatkovalmistelussa vaikutusten arviointia on pyritty täydentämään näiltä osin. Lisäksi lain voimaantulon jälkeen esitetään teetetävän selvitys siitä, miten sääntely on vaikuttanut satamiin ja viranomaisiin. Satamille ja viranomaisille aiheutuvia vaikutuksia on myös pyritty lieventämään rajaamalla vähäiset satamat sääntelyn ulkopuolelle. Lisäksi tietojen toimittamista unionin merenkulun tiedonhallintajärjestelmään koskevaa ehdotusta on muutettu siten, ettei viranomaisille aiheudu siitä vaikutuksia.

Ympäristöministeriö katsoi lausunnossaan, että alusjätedirektiivin kansallisessa täytäntöönpanossa tulisi ottaa tarkemmin huomioon EU:n kiertotalouspaketin aiheuttamat muutokset Suomen jätelainsäädäntöön. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa tulisi

¹⁰ Valtioneuvoston asetus elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, työ- ja elinkeinotoimistojen sekä kehittämis- ja hallintokeskuksen maksullisista suoritteista vuonna 2021, 1272/2020.

ympäristöministeriön mukaan selvemmin määritellä jätelain ja merenkulun ympäristönsuojelulain rajapinnat, jotta satamatoimija tietää, kuinka jätehuolto satamassa tulee lainsäädännön mukaisesti järjestää. Esityksessä on pyritty huomioimaan kansallisten yhdyskuntajätettä koskevien jätelainsäädännön tiukentuminen säätämällä suurten satamien (käytännössä kauppamerenkulun satamien) yhdyskuntajätejakeiden vastaanottovelvoitteista. Samalla merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun asetukseen kaavaillut säännökset unionin lainsäädännöstä johtuvat käytöstä poistettujen akkujen ja paristojen sekä sähkö- ja elektroniikkaromu vastaanotosta nostettaisiin lain tasolle. Ympäristöministeriö ehdotti yhdyskuntajätejakeiden vastaanoton laajentamista kaikkiin satamiin, mutta kustannussyistä se ehdotetaan rajattavan vain kauppamerenkulun satamiin.

Muutama lausunnonantaja kommentoi, että vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta sopimisen ehdoksi asetettu sijainti ”lähialueella” tulisi määritellä tarkemmin. Lähialuetta ei ole jatkovalmistelun aikana määritelty, koska se tarkoituksena on sallia tapauskohtainen harkinta. Tarkoituksena on kuitenkin, että sataman käyttäjien on tosiasiallisesti mahdollista käyttää sopimuksen kohteena olevaa jätteen vastaanottopaikkaa. Esityksen perusteluissa on kuvattu, että lähialueella voidaan tarkoittaa esimerkiksi kunnan aluetta tai koosta riippuen maantieteellisten muodostelmien muodostamaa aluetta, kuten merenlahtea tai järveä.

Ympäristöministeriö kiinnitti huomiota myös siihen, että lakiehdotuksen 9 luvussa ei ilmene säännöksiä siitä, että sataman pitäjän tai vastaanottolaitteen haltijan tulisi varmistaa vastaanottolaitteiden riittävä kunto ja että toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet tulisi korjata viipymättä. Esitystä on jatkovalmistelussa täydennetty tältä osin.

Useat lausunnonantajat kommentoivat tiettyjen muovituotteiden ympäristövaikutuksen vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/904 eli niin kutsutun SUP-direktiivin täytäntöönpanoa. Kuten luvussa 12 lakiesityksen suhteesta muihin esityksiin on kuvattu, mahdollisesta muovista sisältävän kalastusvälinejätteen erilliskeräysvaatimuksesta kalastussatamissa on tarkoitus säätää ympäristöministeriön johdolla kertakäyttödirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä. SUP-direktiiviin liittyvät lausunnot on toimitettu tiedoksi ympäristöministeriölle. Lakiteknisesti merenkulun ympäristönsuojelulakia koskeva esitys on laadittu siten, että kalastusvälinejätteen erilliskeräysvaatimus on helppo lisätä lain 9 luvun 3 §:ään.

Muutamat lausunnonantajat pohtivat, kattavatko vastaanottojärjestelyt satamassa myös lastiruumien pesuvedet sekä voidaanko niiden riittäväksi vastaanotoksi katsoa säiliöauton tilaaminen satamaan. Perusteluja on tarkennettu tältä osin, jotta olisi selvää, että vastaanottovelvoite kattaa myös pesuvedet (lastijäämät) ja että vastaanottolaitteen ei tarvitse olla kiinteä, vaan että säiliöauto riittää.

Ympäristöministeriö huomautti myös, että lakimuutosesityksen mukaisia pieniä satamia ei ole perustettu ympäristönsuojelun tietojärjestelmään ja että tähän olisi tarkoituksenmukaisinta käyttää YLVA-raportointijärjestelmää. YM:n mukaan muutoksiin tulisi osoittaa määräraha LVM:n hallinnonalan budjetista ja muutosten valmistelu tulee tehdä yhteistyössä Hämeen ELY-keskuksen kanssa. Asiaa on selvitetty jatkovalmistelussa, ja siihen pyritään löytämään ratkaisu ennen esityksen antamista eduskunnalle.

Liikenne- ja viestintävirasto esitti tarkentavia arvioita ehdotusten vaikutuksista viraston toimintaan, ja esitystä on täydennetty tältä osin (jakso 4.2.1). Yhteysalusten vapautuksille kaavaillun kevennetyn hyväksymismenettelyn osalta Liikenne- ja viestintävirasto toteaa, että esityksessä tulisi tarkemmin osoittaa, että kevennetty menettely tosiasiallisesti vähentää viraston työmäärää hakemusta kohden. Perusteluja pyritään vielä täydentämään tältä osin.

Pidä Saaristo Siistinä ry ja Suomen Luonnonsuojeluliitto ry pitivät tärkeänä, että käymäläjätevesien tyhjennyslaitteistojen saatavuus varmistettaisiin tukemalla investointeja. Tämän ehdotuksen osalta todetaan, että rahoitusta on tarkoitus varmistaa osana merenhoidon toimenpideohjelmää, jonka valmistelu on parhaillaan käynnissä. Lisäksi Luonnonsuojeluliitto ja monet lausunnon antaneet kalastusalan toimijat esittivät rahoitusta passiivisesti kalastetun jätteen vastaanottojärjestelyille. Tähän ei ole järjestymässä rahoitusta.

Lausuntojen perusteella on tarkennettu esityksen perusteluja myös muun muassa Rajavartiolaitoksen ja poliisin valvontatehtävien osalta.

Lausunnoissa esitettiin huomioita myös 12 luvun 18 §:ään ehdotettuun laiminlyöntimaksuun. Ehdotettu säännös on kuitenkin jatkovalmistelussa päätetty irrottaa hallituksen esityksestä ja yhdistää erillisellä hankkeella valmisteltavaan hallinnolliseen sanktioon, joka koskisi myös öljypäästökiellon ja rikin oksidien päästörajoitusten rikkomista.

Öljyn päästökielto ja öljypäästömaksu

Sisäministeriö, ympäristöministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto pitivät ehdotusta merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §:n öljyn päästökiellon laajentamiseksi muihin kuin kivennäispohjaisiin öljyihin kannatettavana. Myös öljypäästömaksun maantieteellisen soveltamisalan laajentaminen sisävesille sai laajaa kannatusta.

Ulkoministeriö kiinnitti lausunnossaan öljypäästömaksun osalta huomiota 211 artiklan 5 kappaleeseen, jonka mukaan ulkomaisia aluksia talousvyöhykkeellä täytäntöönpantavien alusten aiheuttamaa pilaantumista koskevien säännösten on perustuttava kansainväliseen sääntelyyn. Siten merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §:ään ehdotettu öljyn päästökiellon laajentaminen kattamaan myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuviin hiilivetyihin tai muihin niiden kaltaisesti aluksella käytettäviin haitallisiin aineisiin edellyttäisi, että mainittujen aineiden päästäminen on kielletty toimivaltaisessa kansainvälisessä järjestössä tai yleisessä diplomaattikonferenssissa. Käytännössä päästökiellosta olisi tullut sopia Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä. Ehdotetun 2 luvun 1 §:ää on ulkoministeriön lausunnon perusteella täydennetty siten, että öljyn päästökielto ja -rajoitus ovat voimassa vain niiden päästöjen osalta, jotka on kielletty Kansainvälisen merenkulkujärjestön MARPOL-yleissopimuksen nojalla. Siten myös öljypäästömaksu ja öljypäästöstä mahdollisesti määrättävä rikosoikeudellinen seuraamus olisi mahdollista määrätä talousvyöhykkeellä ulkomaiselle alukselle vain niiden aineiden päästämisestä, joiden päästäminen on kielletty MARPOL-yleissopimuksen nojalla.

Lausuntokierroksella olleessa hallituksen esityksen luonnoksessa oli mukana myös ehdotus (3 luvun 1 a §), joka koski öljypäästön aiheuttaman vahingon tai sen vaaran huomattavuuden arviointia ulkomaisten alusten osalta, jotka ovat kauttakulussa Suomen talousvyöhykkeellä. Tarkoitus oli säätää valtioneuvoston asetuksella tarkemmin kriteereistä, joihin arvio vahingon tai sen vaaran huomattavuudesta perustuisi. Lausuntokierroksen aikana aloitetun valtioneuvoston asetuksen laatimisen yhteydessä tuli kuitenkin ilmi, että kriteeristön laatimisella olisi niin merkittävä vaikutus valtion toimivallalle määrätä öljypäästömaksu ja siten maksuvelvollisuuden syntymiselle, että vahingon tai sen vaaran huomattavuudesta tulisi säätää lain tasolla. Ulkoministeriö ja sisäministeriön rajavartio-osasto kiinnittivät tähän huomiota myös lausunnoissaan. Lisäksi ympäristöministeriö ja rajavartio-osasto totesivat, että ilman kriteeristöä lakiehdotukseen on mahdotonta ottaa kantaa. Molemmat kuitenkin pitivät huomattavuuden arvioinnista säätämistä tärkeänä ja tarpeellisena erityisherken Itämeren suojelemiseksi.

Kriteeristön laatiminen edellyttäisi kuitenkin niin mittavaa, tieteelliseen tutkimukseen perustuvaa meriympäristölle aiheutuvien vahinkojen tarkastelua, ettei lain tasolla määriteltävien kriteerien asettaminen ollut mahdollista tämän hallituksen esityksen aikataulussa, jota määrittää alusjätedirektiivin mukaisten muutosten määräaika (28.6.2021). Siksi öljypäästön aiheuttaman vahingon tai sen vaaran huomattavuuden arviointia koskeva, lausuntokierrokselle ehdotettu uusi merenkulun ympäristönsuojelulain 3 luvun 1 a § on irrotettu tästä hallituksen esityksestä ja esitellään jatkovalmistelun jälkeen myöhemmin. Sitä koskevat lausunnot huomioidaan seuraavan esityksen valmistelussa.

Rikkipäästömaksu

Ensimmäisellä lausuntokierroksella olleessa esitysluonnoksessa merenkulun ympäristönsuojelulakiin ehdotettiin uutta 7 b lukua, jossa säädettäisiin rikkipäästömaksusta. Oikeusministeriö ja Oikeusrekisterikeskus pitivät lausunnoissaan perusteltuna rikkipäästörajoituksen rikkomista koskevan hallinnollisen sanktion säätämistä osana kattavampaa ”merenkulun ympäristönsuojelumaksua”, johon yhdistettäisiin myös 3 luvussa säädetty öljypäästömaksu ja ehdotettu laiminlyöntimaksu. Lisäksi molemmilla oli lukuisia huomioita rikkipäästömaksua koskeviin säännöksiin perustuen perustuslakivaliokunnan tuoreeseen lausuntokäytäntöön sekä oikeusministeriön asettaman hallinnollisia sanktioita käsitelleen työryhmän loppuraporttiin. Jotta mainitut huomiot voidaan ottaa lainsäädännössä huomioon, rikkipäästömaksua koskeva ehdotus irrotettiin jatkovalmistelun aikana hallituksen esityksestä ja siitä valmistellaan uusi ehdotus erillisellä hankkeella.

Muut lausunnonantajat pitivät rikkipäästömaksua perusteltuna ja kannatettavana. Lausunnonantajat kiinnittivät ehdotetun 7 b luvun osalta huomiota mm. rantavaltion toimivaltaa ja viranomaisille annettavaa virka-apua koskeviin säännöksiin. Lausunnot otetaan huomioon mainitun uuden hallinnollisen sanktion valmistelussa.

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta koskeva sääntely

Liikenne- ja viestintävirasto piti rikkidirektiivin täytäntöönpanon auditoinnin perusteella esitettyjä tarkennuksia tervetulleina. Valtiovarainministeriö ja Tulli kiinnittivät lausunnoissaan huomiota esityksen Tullille aiheuttamiin vaikutuksiin, vaikka totesivatkin sen tulemisen sovellettavaksi olevan epätodennäköistä. Molemmat totesivat olevan tarpeen selvittää, että näytteenotto polttoainetta aluksille toimitettaessa tapahtuisi vain, jos jäsenvaltioon rekisteröityneen polttoainetoimittajan on osoitettu toimittaneen vuodessa kolme kertaa vaatimusten vastaista polttoainetta. Jatkovalmistelussa Tullin suorittamaan polttoaineen toimittajien valvontaa koskevaa ehdotusta selvennettiin tältä osin, lisättiin ennakoilmoitukselle aikaraja (24 tuntia) sekä lisättiin Rajavartiolaitoksen virka-apua koskeva viittaus ja säännös, jonka mukaan polttoaineen toimittajan tulee korvata viranomaisille näytteenotosta ja analyysistä aiheutuvat kustannukset.

Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely

Ympäristöministeriö, sisäministeriön rajavartio-osasto ja Liikenne- ja viestintävirasto pitivät ehdotettua merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun soveltamisalan laajennusta tervetulleina Itämeren meriympäristön suojelun näkökulmasta.

Ympäristöministeriö katsoo, että kaikki lastin siirrot pitäisi toteuttaa vain satamissa ja erikseen nimetyillä alueilla. Sääntelyssä olisi ympäristöministeriön mukaan erityisesti hyvä huomioida lannoitelastit. Alusten operoimissa Itämerellä tulisi huomioida, että kyse on äärimmäisen

rehevöityneestä ja herkästä merialueesta. Vaikka lannoitteita ei ole MARPOL-yleissopimuksessa määritelty haitallisiksi aineiksi, Itämerellä lannoitteiden päätyminen mereen lisää merkittävästi rehevöitymistä ja aiheuttaa haittaa meriluonnolle. Sääntelyä ei ole jatkovalmistelussa ehdotettu laajennettavan kaikkiin lasteihin, koska monien vaarattomien lastien siirto on usein turvallisempaa toteuttaa liikkeessä kuin ankkurissa. Siksi siirtojen rajaaminen tietyille alueille ei olisi tarkoituksenmukaista. Lannoitelastien siirtojen sääntely on puolestaan hyvin haastavaa lannoitteiden määrittelyn vaikeuden vuoksi. Lisäksi lannoitelasteja ei viranomaisten tiedon mukaan juuri siirretä merellä, joten niiden sääntelyä ei jatkovalmistelussa katsottu tarpeelliseksi.

Ympäristöministeriö piti hyvänä, että ehdotetun 2 §:n 2 momentissa nimettyjen viranomaisten joukossa on Suomen ympäristökeskus. Ympäristöministeriö kuitenkin ehdottaa, että listaan lisättäisiin myös Metsähallitus (ml. luontopalvelut), joka hallinnoi valtion merialueita ja joka vastaa pääasiallisesti meriluonnon inventoinneista sekä tuntee hyvin paikalliset olosuhteet. Ehdotusta on täydennetty jatkovalmistelussa tältä osin.

Sisäministeriön rajavartio-osaston näkemyksen mukaan vaarallisten ja haitallisten aineiden siirtoja ei lähtökohtaisesti tulisi sallia Suomen aluevesien ulkopuolella talousvyöhykkeellä, koska se voisi aiheuttaa erityisiä vaikeuksia Rajavartiolaitoksen suorittamalle käytännön valvonnalle ja varautumisen toteuttamiselle.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan ehdotetut 2 a luvun muutokset, joilla mainitun luvun sääntelyä laajennettaisiin koskemaan öljylastien lisäksi myös muihin alusten välisiin haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtoihin ja polttoaineen toimituksiin, lisääisivät viraston tehtäviä. Virasto esitti arvion henkilötöyövuosimäärän kasvusta ja esitti, että sääntelyn yhteydessä olisi taattava riittävät henkilöresurssit.

Painolastivesisääntelyn soveltuminen jäänmurtajiin

Ehdotettu painolastivesisääntelyn soveltamisalan raja on Liikenne- ja viestintäviraston mukaan tarkoituksenmukainen ja linjassa kansainvälisen sääntelyn kanssa. Virasto tarkentaa tältä osin, että ehdotetussa muutoksessa ei ole kyse tietyn alustyyppin sulkemisesta kansainvälisen painolastivesisopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle, vaan raja perustuu painolastivesisopimuksen 3 artiklan 2 kohdan e alakohtaan. Jatkovalmistelussa ehdotuksen perusteluja on täydennetty tältä osin viraston huomion mukaisesti.

Muut merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetyt muutokset

Ympäristöministeriö piti merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 §:n 12 kohdaksi esitettyä biopolttoaineen määritelmää tarpeellisenä ja kannatettavana lisäyksenä ottaen huomioon uuden sukupolven polttoaineiden käytön lisääntyminen merenkulussa. Ympäristöministeriön mukaan myös rikosoikeudellisen rangaistuksen ulottaminen näiden aineiden päästöihin on paikallaan.

Alusturvallisuuslaki

Oikeusministeriö huomautti lausunnossaan alusturvallisuuslakiin ehdotettavien muutosten osalta, että voimassa oleva 12 kohta eli uusi 11 kohta on pitkälle ns. blankosäännös, johon perustuslakivaliokunnan käytännössä on suhtauduttu varauksellisesti. Säännökseen tulisi oikeusministeriön mukaan siinä jo nykyään olevan pykäläviittauksen lisäksi lisätä lyhyt kuvaus rangaistavasta, viitatussa 34 §:ssä kielletyksi säädetystä menettelystä. Esitystä on täydennetty tältä osin.

Suomen Varustamot ry piti esitettyjä lisäyksiä ja muutoksia, jotka päivittävät kansallisen lainsäädännön määritelmät ja viittaukset vastaamaan EU-säädöksiä, tarpeellisina. 34 b §:n 1 ja 2 momenttien osalta SV kiinnitti kuitenkin huomiota siihen, että todistuskirjojen aluesidonnaisuuden takia syntyy varustamoille hallinnollinen lisäkustannus aluksen siirtyessä operoimaan kausiluonteisesti tai pysyvämmiin merialueelle, jolla korkeampi merkitsevä aallonkorkeusarvo. Hallinnollisten kustannusten hillitsemiseksi todistuskirjan hinnasta määrättäessä tulisi pyrkiä aitoon kustannusvastaavuuteen. Lausunto ei edellyttänyt muutoksia esitykseen jatkovalmistelun aikana.

Alusrekisterilaki

Oikeusministeriö tuo esiin, että ehdotuksessa todetaan useasti muutoksen vähentävän toimijoiden hallinnollista taakkaa, muun muassa koska saantoasiakirjan voisi toimittaa jäljennöksenä myös sähköisesti. Toisaalta vaikutusarvioinnissa todetaan, ettei muutoksen arvioida vaikuttavan merkittävästi yritysten hallinnolliseen taakkaan tai kustannuksiin, koska varsinainen velvoite pysyisi ennallaan. Tässä on ristiriitaa. Jatkovalmistelussa esityksen perusteluja on tarkennettu tältä osin.

Oikeusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että varsinainen velvoite pysyisi ennallaan, mutta ehdotettu 20 §:n muutos toisi ehdotuksen mukaan joustavuutta rekisteröintiin. Oikeusministeriö pitää tavoitetta sinänsä hyväksyttävänä, mutta toteaa, että järjestely on jossain määrin erikoinen sääntelyn kuitenkin edelleen edellyttäessä alkuperäisen saantoasiakirjan esittämistä. Ilmeisesti saanto merkittäisiin rekisteriin jäljennöksen perusteella, mutta ei kuitenkaan mitenkään ehdollisena. Oikeusministeriö toteaa, että rekisterimerkintää koskeva kolmen kuukauden ”välitila” on ongelmallinen ja väliaikaiseksi tarkoitettun sääntelyratkaisun tarkoituksenmukaisuus ei vaikuta aivan selvältä. Jatkovalmistelussa esityksen perusteluja on tarkennettu sääntelyratkaisun tarkoituksenmukaisuutta koskevilta osin sekä lyhennetty alkuperäisen asiakirjan esittämisen aikaa kolmesta kuukaudesta kuukauteen.

Tällä hetkellä normaaliolojen häiriötilanteilla tarkoitetaan esimerkiksi käynnissä olevan pandemian kaltaista tilannetta, mutta oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, miten häiriötilanne muutoin määriteltäisiin tai todettaisiin ja olisiko rekisteriviranomainen se taho, joka arvioisi, missä tilanteissa jäljennös voidaan esittää. Harkintavalta edellyttää oikeusministeriön näkemyksen mukaan vielä täsmentämistä. Lisäksi oikeusministeriö muistuttaa, että viranomaisella on velvollisuus järjestää asiointimahdollisuudet toimipisteissään myös poikkeuksellisissa oloissa ja kuluvanakin vuonna posti on kulkenut poikkeuksellisista oloista huolimatta. Jatkovalmistelussa lain 20 §:ää on muokattu niin, että esityksestä on poistettu viittaukset normaaliolojen häiriötilanteisiin ja muihin yhteiskunnan poikkeuksellisiin tilanteisiin.

Lisäksi oikeusministeriö toteaa vielä, että esityksessä tulisi täsmentää sitä, onko rekisteristä poistaminen viranomaisen oikeus vai velvollisuus. Ehdotuksen perusteluissa puhutaan jossain kohdin myös oikeudesta, vaikka uusi 2 momentti on kirjoitettu velvoittavaan muotoon ”on poistettava”. Jos 31 §:ssä säädetään ehdotuksen mukaisesti sekä oikeudesta että velvollisuudesta vailla harkintavaltaa poistaa alus rekisteristä, oikeusministeriö ehdottaa, että pykälän otsikko olisi ehdotetun sijaan esimerkiksi ”Aluksen poistaminen rekisteristä”. Kuulemisen osalta oikeusministeriö muistuttaa, että asianosaisen kuulemisesta on säännökset hallintolaissa. Yleislain kanssa päällekkäistä sääntelyä on syytä välttää. Osana jatkovalmistelua esityksen perusteluja on tarkennettu rekisteristä poistamisen ja kuulemisen osalta sekä muutettu 31 §:n otsikko.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää ehdotusta pääpiirteissään onnistuneena ja kannatettavana, sillä se vastaa covid-19-pandemian aikana sovellettua poikkeusmenettelyä, jonka valmisteluun virasto on osallistunut. Liikenne- ja viestintävirasto tuo esiin, että se on kesän ja syksyn 2020 aikana saanut kokemuksia säännöksen toimivuudesta ja on havainnut, että poikkeustilanteissakin alkuperäinen saantoasiakirja on ollut mahdollista esittää kuukauden kuluessa siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin olisi ollut haettava. Pidempi määräaika on johtanut siihen, että asiakkaat ovat unohtaneet asian ja heitä on jouduttu alkuperäisen saantoasiakirjan toimittamisesta muistuttamaan. Liikenne- ja viestintävirasto esittää sen vuoksi, soveltamiskokemusten perusteella harkittavaksi, olisiko yhden kuukauden määräaika tarkoituksenmukaisempi kuin esitetty kolmen kuukauden määräaika. Jatkovalmistelussa määräaika on muutettu yhteen kuukauteen viraston ehdotuksen mukaisesti.

Suomen Varustamot ry kannattaa esitettyä muutosta, joka mahdollistaisi sen, että rekisteröinnin hakija voisi toimittaa oman saantonsa laillisuuden todistavan asiakirjan jäljennöksenä ja sähköisessä muodossa. Suomen Varustamojen mukaan tämä muutos turvaisi omalta osaltaan merenkulun häiriöttömän jatkumisen poikkeuksellisina aikoina ja sähköinen asiointi vähentäisi hallinnollista taakkaa.

Huoltovarmuuskeskus lausuu ehdotuksesta, että alusrekisterilain muutokset helpottavat toimijoiden toimintaa yhteiskunnan vakavissa häiriöissä ja poikkeusoloissa. Huoltovarmuuskeskus toteaa, että toiminnan jatkuvuuden varmistaminen ilman rekisteröintimenettelystä eteen tulevia keskeytyksiä tai vaikeuksia on erittäin tärkeää.

Turvatoimilaki

Oikeusministeriö pitää ehdotukseen tehtyä lisäystä virkavastuuta koskien tärkeänä ja olikin aikaisemmin kiinnittänyt huomiota seikkaan väliaikaiseksi tarkoitettuun säännökseen liittyen. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan ehdotusta ja sen tarkoituksenmukaisuutta on arvioitu asianmukaisesti sääätämisyjärjestysperusteluissa. Oikeusministeriö ehdottaa, että esityksessä todettaisiin informatiivisesti se, mitä hyväksytty luokituslaitos tarkoittaa sekä kuvattaisiin, missä niistä säädetään. Esityksen perusteluja on täydennetty tältä osin. Lisäksi oikeusministeriö toteaa, että julkisuuslaki tulee sovellettavaksi vain silloin, jos kyse on julkisen vallan käytöstä.

Suomen Varustamot ry kannattaa esitettyä muutosta, sillä covid-19-pandemia on osoittanut, että esitetylle valtuutukselle on tarvetta ja huomauttaa, että varustamoelinkeino on toivonut esitetyn kaltaista säädöstä aikaisemminkin, sillä se tuo tarvittavaa joustavuutta myös normaalioloihin.

Huoltovarmuuskeskus kannattaa esitystä todeten, että ehdotettu muutos helpottaa suomalaisten varustamoiden toimintaa tietyissä tilanteissa ja voi joissain tapauksissa olla varustamoille kustannuksia pienentävä vaikutus. Lisäksi Huoltovarmuuskeskus toteaa nämä muutokset positiivisiksi huoltovarmuuden kannalta.

Laivavarustelaki

Sisäministeriön rajavartio-osasto piti ehdotusta kannatettavana ja totesi, että säännöksen soveltamisalaan voisivat jatkossa kuulua myös sellaiset tapaukset, joissa esimerkiksi Rajavartiolaitoksen alus myydään tai muutoin luovutetaan yksityiselle toimijalle kauppamerenkulkuun käytettäväksi. Suomen Varustamot ry ilmoitti kannattavansa esitettyjä muutoksia. Lausunnot eivät antaneet aihetta muuttaa lakiehdotusta.

Jatkovalmistelu ja täydentävä lausuntokierros

Jatkovalmistelussa esitykseen tehtyjen muutosten merkittävyyden vuoksi toinen, täydentävä lausuntokierros oli tarpeen. Lausuntopyyntö toimitettiin samoille tahoille kuin ensimmäinen lausuntopyyntö sekä lisäksi esityksestä aiemmin lausuneille tahoille.

Ympäristöministeriö, Pidä Saaristo Siistinä ry ja Suomen Luonnonsuojeluliitto ry vastustivat sataman määritelmän erottelua sisävesien ja merialueen välillä siten, että alusjättesäätely soveltuisi sisävesillä vain vähintään 50-paikkaisiin satamiin, kun taas rannikolla raja kulkisi 25 venepaikassa. Sisävesien ympäristö on vähintään yhtä haavoittuvaista, minkä vuoksi jatkovalmistelussa erottelusta luovuttiin ja rajan ehdotetaan olevan kaikkialla lähtökohtaisesti 25 paikkaa. Lisäksi ympäristöministeriö ja Luonnonsuojeluliitto lausuiivat, että huvivenesatamiin tulisi soveltaa samoja jätteiden erilliskeräysvaatimuksia kuin asumiseen. Tätä pidettiin kuitenkin turhan laajana vaatimuksena veneilyssä syntyvän jätteen vähäisyyden vuoksi, ja esitys on säilytetty tältä osin ennallaan.

Ympäristöministeriön mukaan yhteysaluksia ja vesibusseja palvelevien satamien rajausta koskeva ehdotus (1 luvun 3 §:n 5 momentin 2 kohta) näyttäisi jättävän alusten harkittavaksi haluavatko he jättää jätteitä satamaan ja avoimeksi sen, mistä valvontaviranomainen tietää, mitkä satamat ovat tällaisia, joihin alukset eivät jätä jätteitä. Ympäristöministeriö ehdotti mainittuun kohtaan tarkennusta, niin että aluksen reitin varrella on oltava vähintään yksi satama, johon jätteet voi toimittaa. Mainittu ehdotus ei toimi niiden alusten osalta, joiden jätehuolto on järjestetty jossain muualla kuin aluksen liikennöimän reitin varrella. Siksi ympäristöministeriön ehdotusta on muokattu jatkovalmistelussa siten, että rajauksen edellytyksenä on, että aluksen jätehuolto on järjestetty jossain muussa satamassa. Ympäristöministeriö ehdotti myös, että luvussa 11 mainittaisiin valmisteilla oleva jätelain muutos, joka on tarkoitus antaa eduskunnalle keväällä 2021. Esitystä on täydennetty ehdotuksen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto piti ensimmäisen lausuntokierroksen jälkeen esitykseen tehtyjä muutoksia kannatettavina, mutta huomautti, että lisääntyneiden tehtävien hoitaminen edellyttää riittävää rahoitusta. Lisäksi virastolla oli muutamia huomioita esityksen yksityiskohtiin, joiden perusteella esitystä on tarkennettu toisen lausuntokierroksen jälkeen.

Suomen Satamaliiton mukaan 9 luvun 1 §:n 2 momenttiin ehdotettujen jätelajien erilliskeräily toteutuksen tapa vaihtelee nykyisellään satamasta toiseen ja voi siten paikoin vaatia toimintamallin muutoksia ja näin ollen aiheuttaa kustannuksia. Satamaliitto pitää hyvänä, että esityksen perusteluissa täsmennetään vastaanottolaitteiden tyyppejä kiinteiksi, kelluviksi ja liikuteltaviksi (esim. jäteautot), koska tarkoituksenmukaisin järjestely riippuu jätteen tyypistä ja määrästä. Satamaliitto edellyttää, että merenkulun ilmoitusjärjestelmään Portnetiin on mahdollista antaa tiedot uusista vaatimuksista vastaavalla tavalla. Portnet päivitetään, kunhan Euroopan meriturvallisuusvirasto antaa päivitykset unionin SafeSeaNet-järjestelmään.

Suomen varustamot ilmaisi huolensa siitä, että satama voi periä harmaiden vesien jättämisestä satamaan lisämaksun, kun taas harmaiden vesien ja käymäläjäteveden seoksen jättämisestä ei ole sallittua periä jätetyn jätteen määrään perustuvaa maksua. SV piti hyvänä, että 9 luvun 2 § koskien jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa erilliskeräyslistalla on päivitetty. SV korosti uudelleen, että satamissa, joiden kautta kulkee irtolastia kuljettavaa rahtiliikennettä, tulee olla riittävät vastaanottolaitteistot myös lastijäämien ja ruumanpesuvesien vastaanottamiseen. Harmaita vesiä ja pesuvesiä koskevien huomioiden ei katsottu jatkovalmistelussa edellyttävän muutoksia esitykseen.

Kuntaliiton mielestä ensimmäisen lausuntokierroksen jälkeen ehdotetut muutokset ovat kannatettavia ja lakia selventäviä, mutta sataman määritelmään liittyvän rajauksen tulkinnasta tulisi säätää lain tasolla. Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 1 §:n 2 momenttiin

ehdotettujen erilliskeräysvaatimusten sijaan Kuntaliitto ehdottaa, että kiinteiden jätteiden osalta viitattaisiin jätelain vaatimuksiin. Kuntaliitto viittasi aiempaan lausuntoonsa kalastussatamien selvittämisen ja 20 000 kilogramman kynnyksen selvittämisen, uusien tehtävien ja kuntien resurssien, jätehuollon järjestämisen sisällön ja laiminlyöntimaksun osalta. Osa näistä ehdotuksista oli korjattu jo toisen lausuntokierroksen luonnokseen. Satamaan purettavan saalismäärän laskemista ja todentamista on sittemmin tarkennettu.

Lisäksi jatkovalmistelun aikana kunnilta pyydettiin tietoja satamien määrästä ja arvioita satamien valvontaan liittyvistä viranomaistehtävistä. Kunnilta saadun palautteen perusteella ehdotusta on tarkennettu siten, että yksinomaan soutuveneitä palvelevat alueet tai paikat on tarkoitus tulkita vähäisiksi, jolloin sääntely ei soveltuisi niihin. Myös arviota sääntelyn piiriin tulevien satamien kokonaismäärästä on tarkennettu kunnilta saatujen tietojen perusteella.

Myös elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksilta pyydettiin arvioita niille tulevista vaikutuksista, ja esitystä on päivitetty vastausten perusteella. ELY-keskukset kiinnittivät kuntien tavoin huomiota kalastussatamien saalismäärien laskemiseen. Lisäksi ELY-keskukset pitivät yhteysalus- ja vesibussisatamia vaikeina kategorioina, koska ne eivät ole aiemmin olleet ympäristövastuualueiden tehtäväkentässä.

Paraisten kaupunki kiinnitti lausunnossaan huomiota muun muassa sataman määritelmän rajanvetoon ja kunnille tuleviin vaikutuksiin. Sataman määritelmän tulkintaa ehdotetaan tarkennettavan 1 luvun uudella 8 §:llä, ja viranomaisia ja satamia on tarkoitus kouluttaa tulevista muutoksista. Kunnille tulevia vaatimuksia on puolestaan kuvattu yllä.

Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n mukaan uudessa tekstiluonnoksessa on otettu hyvin huomioon SPV:n aiemmin esittämiä huomioita erityisesti siitä, millaisiin satamiin lainsäädäntöä tulisi soveltaa. Lisäksi päällekkäisyys mm. jätelain kanssa on uudessa versiossa paremmin huomioitu, jotta rajaukset vastuista on helpompi hahmottaa.

Poliisihallitus ilmoitti aiempaa lausuntoa täydentävänä lausuntonaan merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 8 § olevan poliisin valvontatehtävän osalta asianmukaisesti muotoiltu.

Innovaatorahoituskeskus Business Finlandin mukaan alusjätedirektiivin täytäntöönpano luo mahdollisuuden suomalaisille yrityksille kehittää teknologiaa ja palvelutuotteita satamien jätevirtojen hallintaan, mitkä ovat skaalattavissa kansainväliseen liiketoimintaan vientituotteiksi, mihin yrityksiämme myös tulisi kannustaa. Myös muiden ehdotusten osalta Business Finland kiinnitti huomiota tiukentuvan ympäristösääntelyn kannustavan ympäristöystävällisten ratkaisujen kehittämiseen, millä voi olla positiivisia vaikutuksia myös suomalaisten yritysten kansainvälistymisen kannalta.

Öljypäästömaksua koskevan 3 luvun 8 §:n osalta Suomen ympäristökeskus lausui, että oikeuskäsittelyissä mahdollisimman hyvä näyttö ympäristölle tapahtuneesta vahingosta on keskeinen asia. Lausuntojen yleisenä ongelmana on ollut taustatietojen riittämättömyys; aineisto on aiemmissa tapauksissa ollut vajavaista ja puolustus on voinut käyttää tätä hyväkseen. Rajavartiolaitoksen tuottama laskelma päästön laajuudesta ja kokonaistilavuudesta sekä päästön laadusta (öljytyyppi) ovat tärkeitä muuttujia. SYKE:n tekemää vaikutusarviota (lausuntoa) ja oikeudessa esitettävää näyttöä varten tarvitaan myös muita tietoja, kuten öljynäytteestä (päästö) mitattujen yhdisteiden pitoisuudet, sekä kenttänäytteet päästöalueelta ja niissä olevien öljyperäisten yhdisteiden pitoisuudet. Koottavaan aineistoon tulisi mahdollisuuksien mukaan sisältyä erikseen tarkemmin määriteltäviä vesi- ja eliönäytteitä päästöalueelta. SYKE esittää, että yllä mainitun toteuttamiseksi laaditaan toimintamalli, jonka avulla kuvatut tiedot voidaan

öljypäästötapauksissa saada. Tältä osin kehoitetaan Rajavartiolaitosta ja SYKEä kehittämään ehdotettu toimintamalli. SYKE esittää myös, että öljypäästöjen tuomittavuus tulisi koskea myös Suomen talousvyöhykettä. Tältä osin todetaan, että näin onkin niiltä osin kuin se on YK:n merioikeusyleissopimuksen mukaan mahdollista. Erillisellä hankkeella on tarkoitus tarkentaa yleissopimuksen tulkintaa tehokkaan sanktioinnin varmistamiseksi.

Ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto ja Suomen Luonnonsuojeluliitto lausuvat, että Suomen tulisi pyrkiä vaikuttamaan Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä siten, että biopolttoaineet ja muut vaihtoehtoiset polttoaineet tulisivat MARPOL-yleissopimuksen päästökieltojen piiriin. Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa asian huomioon vaikuttamistyössään Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä.

Tullin mukaan polttoaineen toimittajien valvontaa koskevia ehdotuksia oli selkeytetty jatkovalmistelun aikana. Tulli pohti edelleen, eikö Liikenne- ja viestintävirasto voisi suorittaa valvontaa polttoaineen toimituksen yhteydessä, mutta totesi ehdotusten helpottavan tehtävistä suoriutumista. Ehdotus on pidetty toisen lausuntokierroksen jälkeen ennallaan ja Tulli toimivaltaisena viranomaisena, koska Liikenne- ja viestintävirasto ei suorita muita tehtäviä alusten polttoaineen toimittamisen yhteydessä. Tullin näytteenottajat käyvät ottamassa näytteitä jakeluasemilta ja varastoilta, joten näytteenoton valvonta ja näytteen vastaanottaminen polttoaineen toimittamisen yhteydessä sopisi hyvin näytteenottajien tehtäviin. Lisäksi pidetään selkeänä, että näytteet ottaa vastaan ne analysoiva viranomainen.

Oikeusrekisterikeskus lausui, että sen puolesta on myönteistä, että jatkovalmistelussa voidaan arvioida hallinnollista sanktiojärjestelmää kokonaisuutena niin, että myös öljynpäästömaksua sekä ensimmäisellä lausuntokierroksella ehdotettua uutta seuraamusmaksua koskevia säännöksiä arvioidaan uudelleen.

Ympäristöministeriö katsoo, että eräiden jäänmurtajien rajaaminen sääntelyn ulkopuolelle voisi olla mahdollista, jos jäänmurtajat toimivat vain Itämeren alueella. Lisäksi Suomen Luonnonsuojeluliitto vastustaa yhä jäänmurtajien vapauttamista painolastivesien käsittelystä vieraslajiriskin vuoksi. Erityisen vaarallisia vieraslajit olisivat Saimaalla, jonne voi levitä esimerkiksi Venäjän sisävesien lajistoa, ja Saimaan oma luonto on herkkää. Jatkovalmistelussa muutoksia ei ole tehty, koska Saimaalla Suomi järjestää jäänmurren itse. Valtaosalla ruotsalaisista murtajista puolestaan on jo painolastivesien käsittelylaitteistot. Joka tapauksessa Suomessa käytettävät murtajat tulisivat Suomen vesille Pohjanlahden sisältä, joten riski vieraslajien leviämisestä on hyvin vähäinen.

Suomen ympäristökeskus lausui, että se tulisi poistaa 12 luvun 17 §:n valvontaviranomaisista, koska öljyonnettomuuksien operatiivinen torjuntavastuu ei enää kuulu sille. Esitystä on muutettu ehdotetulla tavalla.

Ulkoministeriö, valtiovarainministeriö, Luonnonvarakeskus, Metsähallitus, Ruokavirasto ja Väylävirasto ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa esitettyihin muutoksiin. Kalatalouden keskusliitto ei esittänyt uutta lausuntoa, ja totesi aiemman lausuntonsa olevan edelleen voimassa.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

1 luku Yleiset säännökset

2 §. Määritelmät. Merenkulun ympäristönsuojelulain määritelmäpykälä muutettaisiin kokonaisuudessaan lukuisten alusjätedirektiivistä johtuvien uusien määritelmien ja nykyisten määritelmien muutosten vuoksi. Valtaosa määritelmistä säilyy kuitenkin sisällöllisesti ennallaan. Pykälän sisällöllisen muuttamisen yhteydessä määritelmät järjestettäisiin aakkosjärjestykseen, kun määritelmät on nykyisin järjestetty aiheittain. Poikkeuksena on MARPOL-yleissopimuksen määritelmä, johon viitataan monessa muussa määritelmässä, ja jonka tulisi siksi olla ennen muita määritelmiä.

Pykälän 1 kohtaan ehdotettu MARPOL-yleissopimuksen määritelmä korvaisi nykyisen pykälän 1 kohdan mukaisen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määritelmän. Muutoksella otettaisiin käyttöön lainsäädännössä yleissopimuksesta ja sen vuoden 1978 pöytäkirjasta puhuttaessa lyhenne, jolla niitä kokonaisuutena muissa yhteyksissä Suomessa kutsutaan. Määritelmä vastaisi myös paremmin yleissopimuksesta englanniksi yleisesti käytettyä termiä *MARPOL Convention*. Määritelmää myös tarkennettaisiin siten, että sillä viitattaisiin sekä vuoden 1973 yleissopimukseen että vuoden 1978 pöytäkirjaan ja niiden muutoksiin. MARPOL-yleissopimuksen määritelmästä johtuen nykyisiä ilmaa pilaavan aineen, kiinteän jätteen, lähimmän maan, päästön, päästövähentämismenetelmän, rikin oksidipäästöjen valvonta-alueen ja typen oksidipäästöjen valvonta-alueen määritelmiä muutettaisiin siten, että viittaus MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin muotoon MARPOL-yleissopimus. Myös näiden määritelmien numerointia ehdotetaan muutettavan: ilmaa pilaava aine määriteltäisiin 20 kohdassa, kiinteä jäte 26 kohdassa, lähin maa 32 kohdassa, päästö 43 kohdassa, päästönvähentämismenetelmä 44 kohdassa, rikinoksidipäästöjen valvonta-alue 45 kohdassa ja typen oksidipäästöjen valvonta-alue 59 kohdassa. Rikin ja typen oksidipäästöjen valvonta-alueiden määritelmissä ehdotetaan lisäksi viitattavan jatkossa IMon sijasta Kansainväliseen merenkulkujärjestykseen.

Aluevesien, sisäisten aluevesien ja aluemerien määritelmät, jotka nykyisin sisältyvät pykälän 8 kohtaan, ehdotetaan eroteltavan uusiksi 4, 5 ja 53 kohdiksi. Sisällöllisesti määritelmät säilyisivät ennallaan.

Pykälän 7 kohtaan ehdotettu alukselta peräisin oleva jätteen määritelmä korvaisi nykyisen 26 kohdan mukaisen alusjätteen määritelmän. Samalla määritelmä muutettaisiin alusjätedirektiivin mukaiseksi. Nykyinen kansallinen viittaus jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2008/98/EY (jäljempänä *jätedirektiivi*), muutettaisiin viittaukseksi jätelain 5 §:ään, koska jätedirektiivi on pantu täytäntöön jätelailla.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uudeksi 8 kohdaksi alusjätedirektiivin määritelmä, koska mainittuun direktiiviin viitataan ehdotetuissa 9 luvun 9 §:ssä ja 10 luvun 2, 3 ja 5 §:ssä.

Uudeksi 9 kohdaksi puolestaan lisättäisiin alusjäterikosdirektiivin määritelmä, koska 12 luvun 18 §:ään ehdotetusta muutoksesta johtuen kyseiseen direktiiviin viitattaisiin laissa kahdesti. Mainituissa substanssipykälissä viitattaisiin direktiiviin käyttäen nyt ehdotettavaa lyhennettä.

Uudeksi 12 kohdaksi pykälään lisättäisiin biopolttoaineen määritelmä. Määritelmään viitataan 2 a lukuun ehdotettavissa muutoksissa. Biopolttoaineella tarkoitettaisiin Kansainvälisen merenkulkujärjestyksen biopolttoaineseosten ja MARPOL-yleissopimuksen I liitteen lastien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa (2019 Guidelines for the Carriage of Blends of Biofuels and MARPOL Annex I Cargoes, MSC-MEPC.2/Circ.17) tarkoitettuja biopolttoaineita ja Kansainvälisen merenkulkujärjestyksen energiantensiivisten polttoaineiden ja niiden seoksien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa (MEPC.1/Circ.879) tarkoitettuja energiantensiivisiä polttoaineita sekä seoksia, jotka sisältävät edellä tarkoitettuja biopolttoaineita ja polttoaineita.

Kyseisiä IMO-instrumentteja päivitetään jatkuvasti, joten viittaus niihin IMO-instrumentteihin mahdollistaa määritelmän, joka on ajantasainen, mutta jota ei tarvitse muuttaa kansallisen lain tasolla.

Koska biopolttoaineen määritelmä sisältäisi viittauksen polttoaineeseen, ehdotetaan 2 §:stä poistettavan polttoaineen määritelmä. Tämä ei aiheuttaisi ongelmia lain sisäisen logiikan kannalta, koska polttoaine-termin sisältävät kohdat käsittelevät joko meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka olisi jatkossakin määritelty 2 §:ssä, tai sisältävät viittauksen MARPOL-yleissopimukseen, jolloin polttoaine-sanan sisältö määrittyy MARPOL-yleissopimuksen (lähinnä sen I tai VI liitteen) määritelmien mukaan.

Pykälän 16 ja 17 kohdissa säädettäisiin huvialuksen ja huviveneen määritelmistä. Ehdotetulla huviveneen määritelmällä korvattaisiin nykyisen 20 kohdan huviveneen määritelmä. Nykyistä määritelmää muutettaisiin siten, että se vastaisi sisällöllisesti alusjätedirektiivin ja huviveneistä ja vesiskoottereista sekä direktiivin 94/25/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2013/53/EU eli niin kutsutun huvivenedirektiivin mukaisia huvialuksen määritelmiä. Siten huviveneellä tarkoitettaisiin vain vähintään 2,5-metrisiä ja enintään 24-metrisiä veneitä. Koska alusjätedirektiivin mukainen huvialuksen määritelmä kattaa kaikki vähintään 2,5-metriset ei-kaupalliseen urheilu- tai vapaa-ajan käyttöön tarkoitettut alukset, säädettäisiin merenkulun ympäristönsuojelulaissa edellä kuvatun huviveneen määritelmän lisäksi huvialuksen määritelmästä (16 kohta), joka eroaisi edellä mainitusta siinä, että se kattaisi kaikki yli 24-metriset, mutta bruttovetoisuudeltaan alle 500 ei-kaupalliseen urheilu- ja vapaa-ajan käyttöön tarkoitettut alukset.

Pykälään ehdotetaan uudeksi 18 kohdaksi huvivenesataman määritelmää, johon viitattaisiin 9 lukuun ehdotetuissa muutoksissa. Huvivenesatamalla tarkoitettaisiin yksinkertaisesti satamaa, joka palvelee pääasiassa huvialuksia ja huviveneitä. Määritelmä olisi kansallinen lakitekhninen lisä.

Pykälän 31 kohtaan ehdotettu lastijäämien määritelmä korvaisi nykyisen 27 kohdan lastijätteen määritelmän. Määritelmä muutettaisiin alusjätedirektiivin lastijäämien määritelmän mukaiseksi, mutta ei aiheuttaisi sisällöllisiä muutoksia.

Pykälän 46 kohdassa säädettäisiin sataman määritelmästä. Määritelmä perustuisi nykyiseen sataman määritelmään (56 kohta). Siten satamalla tarkoitettaisiin paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jonka rakenteet ja varustelu on suunniteltu mahdollistamaan alusten, mukaan lukien huvialusten, huviveneiden tai kalastusalusten, vastaanottaminen, mukaan lukien sataman toimivaltaan kuuluva ankkurointialue, ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitettut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset. Sataman toimivaltaan kuuluvaa ankkurointialuetta koskeva lisäys tehtäisiin alusjätedirektiivin 2 artiklan 9 kohdan mukaisesti. Lisäksi tarkennettaisiin, että satama voi ottaa vastaan alusten lisäksi huvialuksia, huviveneitä tai kalastusaluksia, jotta on selvää, että laki koskee myös niitä palvelevia satamia. On syytä huomata, että alusjätedirektiivin mukainen sataman määritelmä ei sisällä sataman vähäisyyteen perustuvaa rajausta. Kyse on kansallisesta ratkaisusta, joka on ollut sataman määritelmässä vanhan alusjätedirektiivin täytäntöönpanosta lähtien.¹¹ Rajauksen tarkoituksena on varmistaa, ettei lain 9 ja 10 lukujen sääntely soveltuisi vähäisimpiin satamiin. Vähäisyyden tulkinnasta on tarkoitus säätää tarkemmin 1 lukuun ehdotettavassa uudessa 8 §:ssä. Ehdotettavalla säännöksellä sataman määritelmän ulkopuolelle rajattaisiin vähäisinä alle 25

¹¹ Nyt jo kumotun aluksista aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annetun lain (300/1979) lailla 933/2003 säädetty 2 a §, joka tuli voimaan 1.1.2004.

venepaikan tai talvisäilytyspaikan huvivenesatamat, kauppojen ja ravintoloiden laiturit, venevalkamat, yhteisrannat, mökkiyhteyslaiturit ja ammattikalastajien omat laiturit. 8 §:ä ei kuitenkaan ole tyhjentävä, vaan myös muut vastaavat paikat ja alueet, joiden rakenteet, palvelut ja käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäisiä, rajautuisivat sataman määritelmän ulkopuolelle. Siten vähäiseksi olisi mahdollista tulkita myös vaikkapa vapaa-ajan kalastukseen käytettävä paikka tai alue, jos sen rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset. Säännöksellä on kuitenkin pyritty tunnistamaan tiettyjä lukumäärältään runsaita paikkoja, joita ei ainakaan tulisi pitää satamina. Yhteysalusten, vesibussien ja muiden pienten kotimaan liikenteessä toimivien matkustaja-alusten käyttämien laitureiden rajaukselle sääntelyn ulkopuolelle ei ole enää perusteita, koska mainittujen alusten jätemääriä ei voi pitää vähäisinä. Saariston yhteysalus- ja vesibussisatamien vaatimusten kohtuullistamiseksi luvun 3 §:ssä ehdotetaan kuitenkin säädettävän, että 9 ja 10 lukujen säännösten soveltamisalan ulkopuolelle suljettaisiin ne kotimaanliikenteessä toimivat kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin matkustaja-aluksia palvelevat satamat, joihin alukset eivät jätä jätteitä. Maantielauttojen laitureita ei kuitenkaan pidettäisi satamina, koska liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaan maantielautat laitureineen ovat osa maantietä.

On syytä huomata, että vaikka vähäiset paikat ja alueet rajataan sääntelyn ulkopuolelle, niitä koskee jätelain 28 §:n yleinen jätehuollon järjestämisvelvollisuus. Lisäksi jätelain 76 §:n mukaan sataman pitäjän on järjestettävä roskaantumisen ehkäisemiseksi alueella riittävä jätteen keräys ja muut jätehuollon palvelut. Siten myös vähäisen sataman pitäjän on huolehdittava siitä, ettei satamatoiminta aiheuta roskaantumista, sekä tarvittaessa jätehuolto syntyvälle jätteelle.

Sataman pitäjän määritelmästä säädettäisiin pykälän 47 kohdassa. Erona nykyiseen 57 kohdan sataman pitäjän määritelmään olisi, että sataman pitäjä olisi oikeushenkilö. Kyseessä on kansallinen tarkennus, jolla pyritään varmistamaan, etteivät sataman pitäjälle tulevat vaatimukset kohdistu yksityisiin kiinteistönomistajiin, kuten mökkeilijöihin.

Uutena 48 kohtana ehdotetaan määriteltävän unionin satamapalveluasetus, johon viitattaisiin lain 10 lukuun ehdotettavissa muutoksissa.

Uudeksi 49 kohdaksi ehdotettu satamassa olevan vastaanottolaitteen määritelmä vastaisi alusjätedirektiivin mukaisen satamassa olevan vastaanottolaitteen määritelmää. Kelluvalla laitteella tarkoitettaisiin esimerkiksi jätteiden vastaanottamiseen käytettävää proomua tai muuta alusta, liikkuvalla laitteella puolestaan esimerkiksi jäte- tai loka-autoa, joka vastaanottaa aluksilta peräisin olevaa jätettä. Määritelmään viitattaisiin 9 lukuun ehdotetuissa muutoksissa.

Uudeksi 51 kohdaksi ehdotetaan seurantadirektiivin määritelmää. Direktiivin määrittely olisi tarpeen 10 ja 12 lukuun ehdotettavien viittausten vuoksi.

Lisäksi seuraavat nykyiseen 2 §:ään sisältyvät määritelmät säilyisivät täysin ennallaan, mutta niiden numerointi muuttuisi, kun määritelmät järjestettäisiin aakkosjärjestykseen: AFS-yleissopimus (2 kohta), aine (3 kohta), alus (6 kohta), aluskierrätysasetus (10 kohta), alusliikennepalvelun tarjoaja (11 kohta), bruttovetoisuus (13 kohta), Helsingin sopimus (15 kohta), hyväksytty luokituslaitos (19 kohta), kalastusalus (22 kohta), kemikaalisäiliöalus (24 kohta), käsitelty käymäläjätevesi (28 kohta), painolastivesi (39 kohta), painolastiveden käsittely (40 kohta), Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen alus (42 kohta), sedimentit (50 kohta), sisävesialue (53 kohta), sisävesialus (54 kohta), SOLAS-yleissopimus (55 kohta), Suomen vesialue (56 kohta), TBT-asetus (58 kohta), valmiste (60 kohta), ympäristön pilaantuminen (61 kohta), öljy (62 kohta), öljypitoinen seos (63 kohta) ja öljysäiliöalus (64 kohta). Lisäksi seuraavat määritelmät säilyisivät sisällöllisesti ennallaan, mutta niihin tehtäisiin vähäisiä kielellisiä muutoksia, joiden tarkoituksena on selkeyttää niiden sisältöä: haitallinen aine (12

kohta), Itämeren alue (21 kohta), kansainvälinen liikenne (23 kohta), kiinnittymisenestojärjestelmä (25 kohta), kotimaanliikenne (27 kohta), käymäläjätevesi (29 kohta), laiturissa oleva alus (30 kohta), markkinoille saattaminen (33 kohta), matkustaja-alus (34 kohta), nestemäinen aine (38 kohta), painolastivesiyleissopimus (41 kohta) ja talousvyöhyke (57 kohta).

3 §. *Lain soveltamisala.* Nykyiset 1 ja 2 momentit säilyisivät ennallaan, mutta 3 momenttia ehdotetaan muutettavan tarkentamalla, että aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon satamassa sovelletaan lain 9 ja 10 lukujen säännöksiä.

Ennen nykyistä merenpohjan kivennäisvaroja koskevaa momenttia, joka siirtyisi uudeksi 5 momentiksi, 4 momentissa säädettäisiin, että 9 ja 10 lukuja ei sovellettaisi tiettyihin sataman määritelmän täyttäviin paikkoihin tai alueisiin. Ensin mainitussa luvussa säädetään satamien vastaanottojärjestelyistä aluksilta peräisin oleville jätteille, kuten vastaanottolaitteita ja jätahuoltosuunnitelmaa koskevista vaatimuksista. Jälkimmäinen luku koskee jätteiden jättämisestä satamaan, mukaan lukien aluksilta perittäviä maksuja, jätteiden ennakkoilmoituksia ja jätteiden jättämistä koskevia tositteita. Ensinnäkin momentin 1 kohdalla soveltamisalan ulkopuolelle rajattaisiin Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen satamat. Lain 9 ja 10 luvun säännöksissä on kyse vaatimuksista, joiden noudattaminen voi aiheuttaa haasteita Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen alusten toiminnallisille tarpeille. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen satamien rajaaminen sääntelyn ulkopuolelle olisi puolestaan tarpeen, koska esimerkiksi jätahuoltosuunnitelmassa edellytettävää tietoa vastaanottolaitteiden sijainnista voi olla mahdoton antaa ilman sataman muuhun toimintaan liittyvien salassa pidettävien tietojen julkaisemista. Lisäksi mainittujen viranomaisten satamia ei ole pääasiassa tarkoitettu muiden kuin kyseisten viranomaisten käyttämien alusten käyttöön, mikä puoltaa sitä, ettei sataman jätahuoltoa koskevia tietoja ei ole tarpeen julkaista. Myöskään alusjätedirektiivin 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan direktiiviä ei sovelleta valtion aluksiin eikä niiden yleensä käyttämiin satamiin. Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos ovat järjestäneet jätahuollon omissa satamissaan, joten soveltamisalarajauksella ei käytännössä ole vaikutusta esimerkiksi ympäristönsuojelun tason kannalta. Esimerkiksi Puolustusvoimien satamissa sovelletaan koko Puolustusvoimia koskevaa ympäristönsuojeluohjetta sekä varuskuntakohtaisia jätahuoltosuunnitelmia. Puolustusvoimilla on sisäisessä käytössä myös satamarakenteet kuvaavia karttoja, joissa on kuvattu eri jätelajien vastaanottopisteet.

Momentin 2 kohdalla rajattaisiin 9 ja 10 lukujen sääntelyn ulkopuolelle yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia palvelevat satamat, joihin kyseiset alukset eivät toimita jätteitä, edellyttäen, että kyseisessä satamassa käyvillä aluksilla on jätahuoltosopimus jossain muussa satamassa. Säännöksen tarkoituksena on sulkea 9 luvun mukaisten jätahuollon järjestämisvelvoitteiden ulkopuolelle etenkin saaristokohteet, joissa yhteysalukset ja vesibussit vierailevat. Mainitut alukset liikennöivät yleensä tietyllä reitillä, jonka varrella alus jättää jätteitä vain yhteen tai korkeintaan kahteen satamaan. Esimerkiksi saariston yhteysaluksilla on jätahuoltosopimukset niin kutsutuissa kotilaitureissaan, joista käsin ne liikennöivät. Tällaiset pienet matkustaja-alukset eivät jätä jätteitä saaristosatamiin, vaan päinvastoin jopa kuljettavat saarilla syntyneitä jätettä mantereelle. Siten jätahuollon järjestäminen näissä reitin varrella olevissa vierailusatamissa olisi turhaa.

Samalla kun nykyinen 4 momentti siirrettäisiin uudeksi 5 momentiksi, sen viittaus MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin yleissopimuksen 2 §:n 1 kohdassa ehdotetun määritelmän mukaiseksi (MARPOL-yleissopimus).

Pykälän 1 ja 2 momentti säilyisivät nykyisessä muodossaan.

8 §. *Rakenteiltaan ja palveluiltaan sekä käyttäjä- ja jätemääriltään vähäinen paikka tai alue.* Lukuun ehdotetaan lisättävän uusi 8 §, jolla tarkennettaisiin tulkintaa siitä, milloin paikka tai alue on 2 §:n 46 kohdan mukaisesti rakenteiltaan ja palveluiltaan sekä käyttäjä- ja jätemääriltään niin vähäinen, ettei sitä pidetä satamana. Pykälässä 1 momentissa luettelaisiin tietyntyylisiä paikkoja ja alueita, joita on pidettävä edellä kuvatulla tavalla vähäisinä.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan vähäisyyden perusteella satamana ei pidettäisi ensinnäkään huviveneiden vastaanottamiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta, jossa on alle 25 venepaikkaa tai jonka yhteydessä on alle 25 huviveneen talvitelakointipaikkaa. Siten pienimmät koti-, vierasvene- ja retkeilysatamat rajautuisivat sääntelyn ulkopuolelle. Tähän asti huvivenesatamien osalta vähäisen alusmäärän rajan on käytännössä tulkittu kulkevan 50 venepaikassa tai talvisäilytyspaikassa, koska merenkulun ympäristönsuojelusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (76/2010) säädetty jätteen vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevat vaatimukset ovat koskeneet vain vähintään 50-paikkaisia huvivenesatamia. Alle 50-paikkaisissakin satamissa voi kertyä merkittäviä määriä jätettä, minkä vuoksi uudeksi rajaksi esitetään 25 paikkaa.

2 kohdan mukaan myöskään vähittäisliikkeen tai ravitsemisliikkeen laituri, jota käytetään mainitussa liikkeessä asiointiin tai asioinnin ajan, katsottaisiin niin vähäiseksi, ettei sitä pidetä satamana. Ruokakauppojen, ravintoloiden ja kahviloiden laitureihin kiinnitytään tyypillisesti niin vähäiseksi ajaksi, ettei niitä tulisi pitää satamina, joita koskevat lain vaatimukset muun muassa jätehuoltosuunnitelman laatimisesta. Jos laituria käytetään kuitenkin myös pidempiaikaiseen kiinnittymiseen tai veneilijöille tarjotaan muita sataman pitämiseksi katsottavia palveluita, ei paikkaa voida pitää vähäisenä, vaan tällöin sitä koskisivat lain 9 ja 10 lukujen vaatimukset. Lisäksi on syytä huomata, että suurin osa kauppojen, ravintoloiden ja kahviloiden laitureista on niin pieniä, että ne rajautuvat sataman määritelmän ulkopuolelle myös 1 kohdan rajauksen perusteella.

Pykälän 3 kohdan perusteella sataman määritelmän ulkopuolelle rajattaisiin paikat ja alueet, jotka on tarkoitettu ainoastaan vesiliikennelain 110 §:n mukaisesti rekisteröintivelvollisuuden ulkopuolelle jäävien vesikulkuneuvojen vastaanottamiseen. Mainitun vesiliikennelain säännöksen mukaan rekisteröintivaatimus koskee moottorilla varustettuja vesikulkuneuvoja, joiden moottoriteho on moottorin valmistajan ilmoituksen mukaan vähintään 15 kilowattia, sekä moottorilla tai purjeella varustettuja vesikulkuneuvoja, joiden rungon pituus on valmistajan ilmoituksen mukaan vähintään 5,5 metriä. Siten esimerkiksi yksinomaan soutuveneiden ja vastaavien pienten, korkeintaan pienellä perämoottorilla varustettujen veneiden vastaanottoon tarkoitettut paikat ja alueet, kuten venevalkamat, rajautuisivat alusjättesääntelyn ulkopuolelle. Voimassa olevan sääntelyn perustelujen mukaan paikkaa käyttävien alusten laatu ei vaikuta siihen, pidetäänkö sitä satamana vai ei. Nyt ehdotettu säännös muuttaisi siten oikeustilaa, koska vähäisyyden tulkinta perustuisi 3 kohdan perusteella nimenomaan aluetta tai paikkaa käyttävien vesikulkuneuvojen laatuun.

Edelleen 4 kohdan mukaan vähäisenä pidettäisiin maankäyttö- ja rakennuslain 75 §:n mukaisella ranta-asemakaavassa tunnistetulla yhteiskäyttöalueella sijaitsevaa huviveneiden kiinnittymisen mahdollistavaa rakennetta, joka on yksinomaan rantakunnan osakkaiden käytössä. Säännöksen tarkoituksena on rajata sataman määritelmän ulkopuolelle niin sanotun yhteiset rannat, koska ne rinnastuvat käyttötarkoitukseltaan yksityishenkilöiden omiin rantoihin, jotka ehdotetaan rajattavan 9 ja 10 lukujen säännösten ulkopuolelle. 9 ja 10 lukujen vaatimukset koskevat sataman pitäjiä, jotka 1 luvun 2 §:n 47 kohtaan ehdotetun määritelmän mukaan ovat oikeushenkilöitä. Jos yhteisranta on myös rantakunnan ulkopuolisten tahojen käytössä, ei 4 kohta tulisi sovellettavaksi.

Momentin 5 kohdan perusteella sataman määritelmän ulkopuolelle rajattaisiin pääsääntöisesti asuin- tai vapaa-ajankiinteistöille liikennöintiin tarkoitettujen alusten kiinnittymiseen tarkoitettu paikka tai alue, kun mainittujen kiinteistöjen jätehuolto on kunnan järjestämä. Säännöksen tarkoituksena on tarkentaa, että niin sanotut mökkiyhteyslaiturit rajautuisivat lain 9 ja 10 lukujen säännösten ulkopuolelle. Perusteena on, että asuin- ja vapaa-ajankiinteistöille kuljettaessa veneissä ei ehdi kertyä sellaista jätettä, jolle kiinnittymispaikan yhteydessä tulisi järjestää jätehuolto. Veneiden kyydissä kulkee usein asuin- tai vapaa-ajankiinteistöllä syntynyttä jätettä, mutta sen jätehuolto tulee järjestää jätelainsäädännön mukaisesti. Jotta varmistetaan, että aluksilta maihin jätettävään jätteen jätehuolto on järjestetty, voi 5 kohdan mukainen rajausta sovellettavaksi vain, jos mainitun kiinteistön jätehuolto on kunnan järjestämä. Mainittujen kiinteistöjen jätteille tarkoitettujen jäteastiat saattavat sijaita veneiden kiinnittymispaikan yhteydessä, mutta tällöin niitä koskee yleinen jätelainsäädäntö eikä merenkulun ympäristönsuojelulain 9 ja 10 lukujen säännökset.

6 kohdassa ehdotetaan, että satamana ei pidettäisi kalastusalusten vastaanottamiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta, joka on ainoastaan yksittäisen ammatinharjoittajan käytössä. Tämän säännöksen perusteluna on, että omalta kiinteistöltään käsin toimivat ammattikalastajat ovat järjestäneet jätehuollon kiinteistön jätehuollon kautta, eikä vähäisten jätemäärien vuoksi jätehuoltosuunnitelmien laatiminen ole myöskään tarpeen.

Momentin 7 kohdan niin sanotun kaatosäännöksen mukaan myös muuta vastaava paikkaa tai aluetta voidaan pitää siten vähäisenä, että se rajautuu sataman määritelmän ulkopuolelle. Siten momentin lista ei ole tarkoitettu tyhjentävä.

8 §:n 2 momentissa ehdotetaan säädettävän, että valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollista antaa tarkempia säännöksiä siitä, milloin 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua paikkaa tai aluetta pidettäisiin rakenteiltaan ja palveluiltaan sekä käyttäjä- ja jätemääriltään vähäisenä. Asetuksenantovaltuuden tarkoituksena on mahdollistaa alueen tai paikan rakenteiden ja palveluiden sekä käyttäjä- ja jätemäärien vähäisyyden tulkinnan tarkentaminen. Siten vähäisyyden tulkintaa voitaisiin ohjata lain voimaantulon jälkeen ilman, että laki tulisi avata uudestaan muutettavaksi.

On syytä huomata, että sataman määritelmää rajaavien perusteiden täyttymistä tulee arvioida paikan tai alueen näkökulmasta tapauskohtaisesti peilaten sen tyyppiä ja käyttäjiä edellä kuvattuihin rajauserusteisiin. Siten esimerkiksi alueen vieressä tapahtuva toiminta ei automaattisesti vaikuta tulkintaan sataman määritelmän täyttymisestä. Toisaalta jos lähialueella tapahtuvat toiminta objektiivisesti arvioiden vaikuttaa sataman määritelmän täyttymiseen, tulee se ottaa huomioon arvioissa.

2 luku Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

1 §. Öljyn päästökielto ja päästörajoitukset. Pykälää ehdotetaan muutettavan kokonaisuudessaan. Nykyiset momentit säilyisivät sisällöllisesti ennallaan, mutta nykyisten 2 ja 3 momenttien väliin lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin päästökiellon soveltamisesta myös muihin kuin kivennäispohjaisiin öljyihin. Nykyisen 3 momentin sääntely siirtyisi samalla 4 momenttiin. Nykyinen päästökielto koskee vain MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisia öljyjä, mutta ehdotus laajentaisi päästökiellon koskemaan myös sellaisia öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita hiilivetyjä ja muita niiden kaltaisesti aluksella käytettäviä haitallisia aineita. Nämä aineet ovat meriympäristön kannalta yhtä haitallisia kuin kivennäisöljypohjaiset aineet. Niitä myös käytetään aluksilla koneistoissa taikka polttoaineena vastaavalla tavalla kuin kivennäisöljyjä. Valvonta- ja torjuntaviranomaiset myös käyttävät samoja menetelmiä tämän ainejoukon valvontaan ja torjuntaan, joten olisi

perusteltua, että niistä säännellään yhdenmukaisesti, jolloin erottelua kivennäisöljyjen ja ei-kivennäispohjaisten öljyjen välillä ei tarvitsisi sanktiota määrättäessä tehdä. Öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita haitallisia hiilivedyiksi luokiteltavia aineita tai niiden kaltaisesti aluksella käytettäviä muita haitallisia aineita ei saisi myöskään päästää veteen aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella tai Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta. Merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 5 kohdasta johtuen öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita haitallisia hiilivedyiksi luokiteltavia aineita tai niiden kaltaisesti aluksella käytettäviä muita haitallisia aineita koskeva päästökielto ei kuitenkaan koskisi ulkomaisia aluksia talousvyöhykkeellä siltä osin kuin kyseisten aineiden mereen päästämistä ei ole kielletty MARPOL-yleissopimuksessa tai sen nojalla annetuissa kansainvälisissä säädöksissä. Näin ollen tällaisten päästöjen osalta valvovan viranomaisen tulisi kuitenkin edelleen selvittää onko kyse MARPOL-yleissopimuksen I liitteen tarkoittamasta kivennäisöljypäästöstä vai muusta päästöstä.

Samalla MARPOL-yleissopimuksen kirjoitusasu ehdotetaan päivitettävän 1 luvun 2 §:n mukaisesti, kun nykyisessä laissa käytetään muotoa MARPOL 73/78 -yleissopimus.

3 §. *Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset, 4 §. Öljysäiliöaluksen lastitilojen rakenne- ja laitevaatimukset, 5 §. Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle, 6 §. Öljypäiväkirja, 7 §. IOPP-todistuskirja, 9 §. Porauslautat ja muut alustat sekä 10 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Mainittuja pykäläiä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus. Samalla 3, 6, 7 ja 10 §:iin tehtäisiin lakitekniisiä muutoksia, jotka eivät vaikuttaisi niiden sisältöön.

2 a luku *Haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtäminen sekä polttoaineen toimittaminen aluksesta toiseen*

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun sääntelyä laajennettaisiin öljysäiliöalusten välisistä öljylastien siirroista muiden haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtämiseen sekä polttoaineiden toimittamiseen aluksesta toiseen. Ehdotuksilla on tarkoitus sisällyttää lain 2 a luvun soveltamisalaan kaikkien meriympäristölle haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirrot sekä kivennäispolttoaineiden, kaasupolttoaineiden ja biopolttoaineiden toimittaminen alukselta toiseen. Ehdotuksella pyritään varmistamaan, että sääntely kattaa kaikki aineet, jotka voivat veteen päätyessään aiheuttaa ympäristön pilaantumista. Näiden lastien ja jätteiden siirtojen lisäksi sääntelyn on tarkoitus kattaa alusten välinen polttoaineiden toimittaminen aluksen omaa käyttöä varten. Polttoaineen toimittamisella tarkoitettaisiin raakaöljystä saatavien nestemäisten polttoaineiden, biopolttoaineiden ja kaasupolttoaineiden toimituksia.

1 §. *Soveltamisala.* Luvun sääntelyn kohteen määrittämiseksi ja soveltamisalan rajaamiseksi 1 §:ssä ehdotetaan säädettävän luvun soveltamisalasta. Siirtojen suorittamiselle osoitettuja alueita koskevat säännökset siirrettäisiin 1 §:stä 2 §:ään.

Pykälän 1 momentin mukaan luvun säännöksiä sovellettaisiin lastina kuljetettavien haitallisten aineiden, SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltujen vaarallisten kiinteiden irtolastien ja jätteiden siirtoihin sekä polttoaineiden toimittamiseen alukselta toiseen. Haitalliset aineet on määritelty 1 luvun 2 §:n 14 kohdassa. Määritelmä kattaa öljyt, haitalliset nestemäiset aineet, käymäläjäteveden ja kiinteän jätteen sekä seokset, joissa on jotain haitallista ainetta. Siten 2 a luvun sääntely laajenisi kattamaan öljylastien lisäksi muidenkin haitallisia aineita sisältävien lastien siirrot, jotka mereen päästessään aiheuttaisivat

ympäristön pilaantumista. Näitä ovat esimerkiksi nestemäiset ja kiinteät meriympäristölle haitalliset kemikaalit. Sääntely kattaisi myös biopolttoaineet, sillä niiden katsotaan kuuluvan aineen koostumuksesta riippuen joko öljyihin tai haitallisiin nestemäisiin aineisiin. Lisäksi sääntelyn ehdotetaan soveltuvan ihmishengelle vaarallisiin kiinteisiin irtolasteihin siten kuin ne on määritelty SOLAS-yleissopimuksen alla, koska haitallisten aineiden määritelmä ei kata niitä, vaikka mereen päätyessään nekin voivat aiheuttaa meren pilaantumista tai vaaraa tai vahinkoa meren eliöille. Jätteet mainittaisiin soveltamisalassa erikseen, sillä vaikka ne määritellään 1 luvun 2 §:n 14 kohdassa haitallisiksi aineiksi, niitä ei voida pitää lasteina.

Luvun säännöksiä sovellettaisiin myös polttoaineiden toimittamiseen alukselta toiselle eli niin kutsuttuun bunkraukseen. Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin polttoaineen määritelmästä siten kuin sitä sovelletaan 2 a luvussa. Polttoaineilla tarkoitettaisiin meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita, kaasua tai muuta matalan leimahduspisteen polttoainetta käyttäviä aluksia koskevassa kansainvälisessä turvallisuussäännöstössä (jäljempänä IGF-säännöstö) tarkoitettuja polttoaineena käytettäviä kaasuja ja muita matalan leimahduspisteen polttoaineita sekä biopolttoaineita. Meriliikenteessä käytettävillä polttoaineilla tarkoitetaan 1 luvun 2 §:n 37 kohdan mukaisesti raakaöljystä saatavia nestemäisiä polttoaineita, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään aluksella. Määritelmä kattaa meriliikenteessä käytettävät dieselöljyt ja kaasuöljyt. Polttoaineena käytettävät kaasut ja muut matalan leimahduspisteen polttoaineet on määritelty IGF-säännöstössä, jonka 2.2.18 säännön mukaan kaasulla tarkoitetaan nesteitä, joiden kaasupaine ylittää 37.8 °C:n lämpötilassa 0.28 MPa, ja jonka 2.2.28 säännön mukaan matalan leimahduspisteen polttoaineilla tarkoitetaan kaasua- tai nestemäisiä polttoaineita, joiden leimahduspiste on suljetun kupin menetelmällä määritettynä alle + 60 °C. Siten muun muassa nesteytetyn maakaasun toimittaminen alukselle kuuluisi sääntelyn piiriin. Sääntely kattaisi myös biopolttoaineiden toimittamisen alukselta toiselle. Biopolttoaine ehdotetaan määriteltävän 1 luvun 2 §:n 12 kohdassa. Määritelmässä viitattaisiin Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä kehitettyihin biopolttoaineiden ja energiantensiivisten polttoaineiden määritelmiin.

Ehdotettu sääntely ei vaikuttaisi SOLAS VI luvun 5.2 sääntöön, jonka mukaan nestemäisten lastien sekoittaminen on kielletty matkan aikana. Kyseinen määräys on saatettu kansallisesti voimaan valtioneuvoston asetuksella 944/2013.

Pykälän 3 *momentin* mukaan luvun säännöksiä ei sovellettaisi 1 momentissa tarkoitettuihin siirtoihin tai toimituksiin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen. Säännös vastaisi nykyisen 1 §:n 5 momenttia. Säännös perustuu MARPOL-yleissopimuksen öljylastinsiirtoja koskevaan sääntelyyn, mutta sen soveltuminen olisi meriturvallisuussyistä ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi perusteltua laajentaa kaikkiin ehdotettuihin 2 a luvussa tarkoitettuihin siirtoihin ja polttoaineen toimituksiin.

Pykälän 4 *momentin* mukaan luvun säännöksiä ei sovellettaisi Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen alusten toteuttamiin siirtoihin tai toimituksiin. MARPOL-yleissopimuksen 3 artiklassa määrätään, ettei yleissopimusta ja sen liitteitä sovelleta sota-aluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat valtion omistuksessa tai käytössä, ja joita sillä hetkellä käytetään vain valtion muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin. Esimerkiksi Rajavartiolaitos suorittaa alusten polttoaineiden siirtoja ja mahdollisesti myös lastien siirtoja aluksesta toiseen oman toimialansa lakisääteisten tehtäviensä suorittamiseksi, kuten valtion alueellisen koskemattomuuden suojaamiseen ja turvaamiseen liittyvissä tehtävissä. Nämä siirrot eivät kuuluisi nyt ehdotettavan sääntelyn piiriin.

2 §. *Siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitetut alueet.* Luvun 2 §:ään ehdotettavilla muutoksilla siirrettäisiin nykyisen 1 §:n mukainen siirtojen suorittamiselle osoitettuja alueita koskeva sääntely 2 §:ään ja muutettaisiin sitä vastaamaan luvun uutta soveltamisalaa. Siten 2 § koskisi 1 §:ssä tarkoitettujen siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitettuja alueita. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 1 §:ssä tarkoitetut siirrot ja toimitukset olisi sallittu vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Momentti vastaisi siten siirtojen ja toimitusten kattavuutta lukuun ottamatta nykyistä 1 §:n 1 momenttia.

Toistaiseksi öljylastinsiirtojen toteuttamista varten on nimetty kaksi aluetta. Nämä alueet ovat Kalbådagrundin ankkuripaikka Suomenlahdella ja Svartbäckin ankkuripaikka Porvoon Kilpilahden edustalla.¹² Sääntelyn kohteen laajentuessa lienee tarpeen nimetä uusia alueita. Tarkoituksena on, että siirroille osoitettaisiin alueita Suomen aluevesien ulkorajan ulkopuolelta Suomen talousvyöhykkeeltä vain poikkeuksellisissa tilanteissa, jotta varmistettaisiin Rajavartiolaitoksen edellytykset valvoa operaatioita ja tarpeen vaatiessa ryhtyä esimerkiksi torjuntatoimenpiteisiin. Mahdollinen merellisen ympäristövahingon torjunta voisi vaikeutua huomioiden pitkät etäisyydet sekä myös sääolosuhteiden vaikutukset esimerkiksi merenkäynnin ja aallokon haitatessa torjuntatyötä. Kuten sisäministeriön rajavartio-osasto lausui hallituksen esitysluonnoksesta, Suomen talousvyöhykkeellä mereen joutunut vaarallinen tai haitallinen aine voi myös nopeastikin ajautua toisen valtion talousvyöhykkeelle tai aluevesille, mikä voi osaltaan tuoda lisää haasteita torjuntatyöhön sekä mahdollisiin korvaus- ja vastuukysymyksiin.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto nimeäisi meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi neuvoteltuaan Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Metsähallituksen, Tullin, Väyläviraston, alueen pelastustoimen pelastusviranomaisen ja alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa 1 §:ssä tarkoitetut alueet sekä pitäisi ja julkaisisi niistä luetteloa. Ennen alueiden nimeämistä Liikenne- ja viestintäviraston olisi kuuluttava asianomaisia sidosryhmiä. Sääntely vastaisi suurilta osin nykyisen 1 §:n 2 momenttia. Uutena viranomaisena kuultavien ryhmässä olisi kyseisen alueen pelastustoimen pelastusviranomainen. Alueen pelastusviranomaisella tarkoitettaisiin pelastuslain (379/2011) 26 §:n 2 momentin mukaisia pelastusviranomaisia, joita ovat pelastuslaitoksen ylin viranhaltija ja hänen määräämänsä pelastuslaitoksen viranhaltijat sekä alueen pelastustoimen asianomainen monijäseninen toimielin. Alueiden nimeäminen tapahtuisi määräyksellä, mitä varten Liikenne- ja viestintävirastolle lisättäisiin luvun 6 §:ään toimivalta antaa määräyksiä alueista, joilla siirrot ja toimitus on sallittu.

Pykälän 3 momentti, jossa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä, vastaisi nykyisen 1 §:n 3 momenttia. Siten siirtojen ja toimitusten toteuttaminen olisi poikkeusluvalla mahdollista myös satama-alueiden ja nimettyjen alueiden ulkopuolella. Tällainen poikkeuslupa voisi olla tarpeen esimerkiksi merellä tapahtuviin kestoltaan rajattuihin operaatioihin osallistuvien alusten polttoaineen saannin helpottamiseksi.

Ehdotettu 2 § tulisi sovellettavaksi vasta 1.1.2022 alkaen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ehtisi nimetä alueet ennen säännöksen soveltumista. Tarkoituksena on välttää tilanne, jossa siirrot ja toimitukset olisi sallittu vain nimetyillä alueilla, mutta alueita ei olisi vielä nimetty. Siten siirrot eivät olisi lainkaan sallittu ennen alueiden nimeämistä. Liikenne- ja

¹² Liikenteen turvallisuusviraston päätös 19.12.2017, Dnro TRAFI/398315/03.04.01.00/2017

viestintäviraston arvion mukaan nimeämisprosessi kestää noin puoli vuotta, minkä vuoksi säännös tulisi sovellettavaksi reilun puolen vuoden päästä lain voimaantulosta.

3 §. *STS-siirtosuunnitelma ja menettelytapaohjeet.* Luvun 3 § muutettaisiin kokonaisuudessaan, koska siihen siirrettäisiin muutettuina nykyisen 2 §:n sisältämät säännökset STS-siirtosuunnitelmasta. Muutetussa 3 §:ssä säädettäisiin STS-siirtosuunnitelmien lisäksi muita siirtoja sekä toimituksia koskevista menettelytapaohjeista.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin STS-siirtosuunnitelmasta, joka olisi oltava öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 ja jota käytetään öljysäiliöalusten väliseen öljylastinsiirtoon eli STS-siirtoon merellä. STS-siirtosuunnitelman tulisi täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaiset vaatimukset. Sääntely vastaisi nykyisen 2 §:n 1 momentin sääntelyä.

STS-siirtosuunnitelman hyväksymistä koskeva *2 momentti* vastaisi sanatarkasti nykyisen 2 §:n 2 momenttia.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin muita siirtoja kuin öljylastien STS-siirtoja ja toimituksia koskevista menettelytapaohjeista. Vastaavaa säännöstä ei ole nykyisessä 2 §:ssä. Momentin mukaan edellä 1 §:ssä tarkoitettuun siirtoon tai toimitukseen, ei kuitenkaan STS-siirtoon, osallistuvan aluksen olisi kuvattava kyseisen siirron tai toimituksen menettelytapaohjeet. Menettelytapaohjeesta säätämällä pyritään varmistamaan, että alus laatii toimintaohjeet myös polttoaineen toimituksia ja muita lastinsiirtoja kuin STS-siirtoja varten. STS-siirtosuunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä tarkoitettu standardiasiakirja, joten muihin lastin siirtoihin ja polttoaineen toimittamiseen osallistuvilta aluksilta ei sitä voida vaatia. Siksi ehdotetaan menettelytapaohjeen laatimisvelvoitetta. Monilla lastinsiirtoja tekevillä aluksilla on jo sellainen. Tyypillisesti menettelytapaohje sisältyy aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmään, joka perustuu IMO:n kansainväliseen johtamissäännöstöön laivojen turvallisesta toiminnasta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä (ISM-säännöstö). ISM-säännöstö on saatettu Euroopan unionin alueella voimaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 336/2006 kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten täytäntöönpanosta yhteisössä ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 3051/95 kumoamisesta. Velvollisuutta sisällyttää 2 momentissa tarkoitettu menettelytapaohje aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmään ei kuitenkaan olisi.

4 §. *Velvollisuus ilmoittaa siirrosta ja toimituksesta aluksesta toiseen.* Luvun 4 § muutettaisiin kokonaisuudessaan, koska siihen siirrettäisiin muutettuina nykyisen 3 §:n sisältämät säännökset ennakoilmoituksista.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin ennakoilmoituksen tekemisestä. Momentti vastaisi pääpiirteissään nykyisen 3 §:n 1 momenttia. Momentin 1 kohdan mukaan aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön olisi ilmoitettava Tullille suunnitelmastaan suorittaa siirto tai polttoaineen toimitus Suomen vesialueella alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää eli niin kutsuttua Portnet-järjestelmää käyttäen. Momentin 2 kohdan mukaan talousvyöhykkeellä toteutettavista siirroista ja polttoaineen toimitusoperaatioista olisi puolestaan ilmoitettava alusliikennepalvelun tarjoajalle samaa alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää tai muuta sähköistä tiedonvälitystapaa käyttäen. Sähköisillä tiedonvälitystavoilla tarkoitetaan lähinnä sähköpostia. Nykyinen Portnet-järjestelmä ei mahdollista talousvyöhykkeellä tapahtuvasta lastinsiirrosta tai bunkrausoperaatiosta ilmoittamista, mutta tällainen toiminnallisuus on mahdollista lisätä merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, jonka on tarkoitus korvata Portnet-järjestelmä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta. Vastaavasta vaatimuksesta säädetään nykyisin 3 §:n 2 momentin ensimmäisessä virkkeessä, vaikkakin nykyinen sääntely kattaa vain MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaiset öljylastien STS-siirrot.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin 1 §:ssä tarkoitettujen lastien ja jätteiden siirtoja sekä polttoaineen toimituksia koskevan ennakkoilmoituksen sisällöstä. Säännös korvaisi nykyisen 3 §:n 2 momentin, jonka mukaan öljylastien STS-siirtoa koskevaan ennakkoilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 42 säännön mukaiset tiedot. Momentissa tarkoitettujen siirtojen ja toimitusten ennakkoilmoituksen sisällöstä säädettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Öljylastinsiirtojen osalta asetuksessa on tarkoitus säätää, että ilmoitukseen tulisi sisällyttää mainitun 42 säännön mukaiset tiedot. Muiden siirtojen ja polttoaineen toimitusten osalta ilmoitettavia tietoja koskevat vaatimukset olisivat soveltuvilta osin vastaavat kuin öljylastinsiirtoja koskevat vaatimukset. Siten ennakkoilmoituksen yhteydessä olisi tarkoitus vaatia operaatioon osallistuvien alusten perustietojen, suunnitellun operaation alkamispäivämäärää, kestoja ja maantieteellistä sijaintia, siirron suorittamistapaa, siirrettävän lastin tai toimitettavan polttoaineen tyyppiä ja määrää sekä operaation palveluntarjoajaa tai kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevien tietojen toimittamista. Lisäksi vaadittaisiin vahvistusta siitä, että aluksella on 3 §:n 3 momentissa tarkoitettu menettelytapaohje.

Pykälän 4 momentti koskisi tietojen antamista poikkeustilanteissa, joissa kaikkia 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ei olisi saatavilla 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta. Säännös vastaisi pääpiirteissään nykyisen 3 §:n 4 momenttia, mutta säännökseen lisättäisiin sääntelyn kohteen laajentamisesta kaikkien haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoihin ja polttoaineiden toimituksiin edellyttämät muutokset. Momentissa säädettäisiin, että siirrosta tai toimituksesta olisi ilmoitettava vähintään 48 tuntia ennen sen toteuttamista, vaikka kaikkia 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ei olisi vielä saatavilla. Lisäksi puuttuvat tiedot olisi toimitettava Tullille ja alusliikennepalvelun tarjoajalle niin pian kuin mahdollista. Edelleen 4 momentissa säädettäisiin myös ilmoitettavien tietojen päivittämisestä. Jos 3 momenteissa tarkoitettut tiedot muuttuisivat ennen suunnitellun siirron tai toimituksen toteuttamista, olisi siitä jatkossa välittömästi ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle 1 momentissa tarkoitettulla tavalla.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin siirtoja ja toimituksia koskevien tietojen välittämisestä viranomaisten kesken. Se vastaisi pääpiirteissään nykyisen 3 §:n 5 momenttia, mutta sisältäisi ne tarvittavat lakitekniset muutokset, jotka koskevat sääntelyn yleistä laajentumista öljylastien STS-siirroista muiden haitallisten ja vaarallisten lastien siirtoihin ja polttoaineiden toimituksiin.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta kieltää suunniteltu yksittäinen 1 §:ssä tarkoitettu siirto tai toimitus meriympäristön suojeluun tai alusliikenneturvallisuuteen liittyvistä erityisistä syistä. Säännös vastaisi pääpiirteissään nykyisen 1 §:n 4 momenttia. Säännös siirrettäisiin alueiden nimeämistä koskevasta pykälästä ennakkoilmoituksia koskevaan pykälään, koska kiello perustuisi ennakkoilmoituksista saatavien tietojen perusteella tehtävään harkintaan. Sisällöllisesti pykälässä olisi uutta se, että jatkossa kiello voisi perustua myös alusturvallisuuteen liittyviin syihin, kun se nykyisellään voi perustua vain ympäristönsuojeluun liittyviin syihin. Toimivaltaisella viranomaisella eli Liikenne- ja viestintävirastolla olisi siten jatkossa mahdollisuus puuttua sellaisiin tilanteisiin, joissa aiheutuu vaaraa joko siirtoon tai toimitukseen osallistuvalla aluksella tai muulla alusliikenteelle. Käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto olisi yhteydessä alukseen mantereelta käsin, eikä aluksella vierailtaisi.

Lisäksi on syytä huomata, että Rajavartiolaitos voi pelastuslain (379/2011) 36 b §:n nojalla määrätä ryhdyttäväksi sellaisiin alukseen ja sen lastiin kohdistuviin pelastus- tai muihin toimenpiteisiin, jotka se katsoo välttämättömiksi vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi tai rajoittamiseksi, jos Suomen aluevesillä 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. Siten Rajavartiolaitos voi jo nykyisen lainsäädännön puitteissa puuttua myös lastinsiirtoihin ja bunkraukseen liittyviin vaaratilanteisiin edellä mainittujen ehtojen täyttyessä, eikä Rajavartiolaitoksen oikeudesta puuttua 1 §:ssä tarkoitettuihin siirtoihin ja toimituksiin vaaratilanteissa ole tarpeen säätää merenkulun ympäristönsuojelulaissa.

5 §. *Siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö.* Luvun 5 § muutettaisiin kokonaisuudessaan, koska siihen siirrettäisiin muutettuina nykyisen 4 §:n sisältämät säännökset kokonaisvalvontavastuussa olevasta henkilöstä. Siten sääntely kattaisi jatkossa 1 §:ssä tarkoitettujen lastien ja jätteiden siirrot ja polttoaineiden toimitukset.

Pykälän *1 momentin* mukaan 1 §:ssä tarkoitettussa siirrosta tai toimituksessa käytetyllä aluksella olisi oltava siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö. Tällaisesta vaatimuksesta säädetään öljylastin STS-siirtoihin osallistuvien alusten osalta nykyisen 4 §:n ensimmäisessä lauseessa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin lisäksi, että STS-siirtojen osalta kokonaisvalvontavastuussa olevalla henkilöllä olisi oltava pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätään. Säännös vastaisi nykyisen 4 §:n toista lausetta. Mainitut MARPOL-yleissopimuksen I liitteen määräykset koskevat vain öljylastinsiirtoja, joten säännöstä ei ole mahdollista laajentaa muihin siirtoihin ja polttoaineen toimituksiin.

6 §. *Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista.* Luvun 6 § muutettaisiin kokonaisuudessaan, koska siihen siirrettäisiin muutettuna nykyiseen 5 §:ään sisällytetyt säännökset vastuusta varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista. Pykälä koskisi sekä öljylastien STS-siirtoja että muiden 1 §:ssä tarkoitettujen lastien ja jätteiden siirtoja ja polttoaineiden toimituksia aluksesta toiseen, kun nykyinen 5 § kattaa vain öljylastien STS-siirrot. Pykälän mukaan siirtoja ja toimituksia vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaisi Rajavartiolaitokselle ja alueen pelastustoimen pelastusviranomaiselle siirron tai toimituksen yhteydessä suoritettavista varautumistoimenpiteistä aiheutuvista kustannuksista, kun nykyisen säännöksen sanamuodon mukaan puhutaan Suomen öljytorjuntaviranomaisille STS-siirron yhteydessä aiheutuneista kustannuksista.

7 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Nykyisen 6 §:n säännökset tarkemmista säännöksistä ja määräyksistä siirrettäisiin muutettuina uuteen 7 §:ään. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin nykyisen 6 §:n 1 momentin mukaisesti asetuksenantovaltuudesta. Aiemmasta poiketen valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa myös 2 a luvun soveltamiseen liittyviä tarkempia säännöksiä, kun nykyisin asetusten on tullut liittyä Suomen kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin säädösten soveltamiseen. Siirtojen toteuttamiseen liittyviä järjestelyjä ja rajoituksia koskeva asetuksenantovaltuus päivitettäisiin siten, että se kattaisi 1 §:ssä tarkoitettut siirrot ja toimitukset. Kyseisestä asetuksenantovaltuudesta säädettäisiin 1 kohdassa, koska momenttiin lisättäisiin uutena 2 kohta, joka sisältäisi 4 §:n 4 momentissa tarkoitettuun ennakkoilmoitukseen sisällytettäviä tietoja koskevan asetuksenantovaltuuden.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin nykyistä 6 §:n 2 momenttia vastaavalla tavalla Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta antaa säädösten soveltamiseen liittyviä teknisiä määräyksiä.

Kuten 1 momentin asetuksenantovaltuus, myös määräyksenantovaltuus kattaisi myös 2 a luvun koko ehdotetun laajennetun sisällöllisen soveltamisalan. Uutena valtuutena momentin 1 kohdassa säädettäisiin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä 2 §:ssä tarkoitetuista alueista, joille siirrot ja toimitukset on rajattu. Toistaiseksi alueet on nimetty Liikenne- ja viestintäviraston (ja sen edeltäjän, Liikenteen turvallisuusviraston) päätöksellä. Muutoksella pyritään yksinkertaistamaan alueiden nimeämistä koskevaa prosessia, sillä alueiden nimeäminen olisi hallinnollisesti helpompaa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä kuin päätöksellä. Siirtojen käytännön järjestämistä koskeva määräyksenantovaltuus päivitetäisiin siten, että se kattaisi kaikki 1 §:ssä momentissa tarkoitettut siirrot ja toimitukset. Siitä säädettäisiin 2 momentin 2 kohdassa. Valtuudesta määrätä STS-siirtosuunnitelman sisällöstä säädettäisiin momentin 3 kohdassa. Siirtojen käytännön järjestelyistä ja STS-siirtosuunnitelman sisällöstä annetaan kansainvälistä ohjeistustason sääntelyä mm. kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, joten on tarpeellista, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa kansallisesti tarkentavia määräyksiä pohjautuen kansainväliseen ohjeistukseen. Ohjeistus on luonteeltaan teknistä eikä sitä ole tarkoituksenmukaista antaa lain tasolla.

Pykälän 3 momentin mukaan 1 momentin nojalla annetut säädökset ja 2 momentin nojalla annetut määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueilla ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia. Säännös vastaisi nykyisen 6 §:n 3 momenttia.

3 luku Öljypäästömaksu

1 §. Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus. Pykälän 1 momentissa säädettyä öljypäästömaksun soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavan kattamaan aluevesien ja talousvyöhykkeen sijaan koko Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen, jolloin öljypäästömaksu voitaisiin määrätä myös sisävesillä tapahtuneesta öljypäästöstä. Merenkulun ympäristönsuojelulakia sovelletaan pääosin Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä purjehtiviin aluksiin (1 luku 3 §). Myös lain 2 luvun 1 §:n mukaan öljypäästöt on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Kuitenkin öljypäästömaksun soveltamisala on 3 luvun 1 §:ssä rajattu aluevesiin ja talousvyöhykkeeseen. Tämä tarkoittaa, että sisävesillä tapahtuvasta 2 luvun 1 §:n mukaisen päästökiellon rikkomisesta sisävesillä ei voimassa olevan lain mukaan voi määrätä öljypäästömaksua. Öljyn päästökiellon rikkomisesta on tällöin seuraamuksena rikosoikeudellinen rangaistus aluksen päällikölle tai konepäällikölle, eikä laivanisäntää tai omistajaa useimmiten sanktioida. Nykyinen tilanne on koettu haasteelliseksi ennen kaikkea ympäristöltään herkällä ja vilkkaasti liikennöidyllä Saimaalla ja Saimaan kanavassa.

Öljypäästömaksua koskeva sääntely on vuodelta 2005, jolloin sääntely sisällytettiin alusjätelakiin. Hallituksen esityksessä (HE 77/2005 vp) perustellaan öljypäästömaksun käyttöön ottoa koskemaan vain aluevesiä ja Suomen talousvyöhykettä seuraavasti: ”Alusjätelaissa tarkoitettu öljyn päästökielto koskee Suomen vesialuetta ja Suomen talousvyöhykettä. Ympäristönäkökohdista katsottuna öljypäästömaksun kohdentamisen intressit ovat kuitenkin selkeimmin sisäisillä aluevesillä, aluemerellä ja Suomen talousvyöhykkeellä tapahtuneissa päästöissä. Sääntelyssä on näin ollen lähdetty siitä, ettei öljypäästömaksu koske sisävesialuetta. Tämä merkitsee poikkeamista alusjätelain soveltamisalasta. Saatujen kokemusten perusteella myöhemmin saattaa kuitenkin tulla harkittavaksi öljypäästömaksujärjestelmän ulottaminen sisävesialueelle, ennen muuta Saimaan syväväylälle.”

Poliisi on jo nykyisin valvova viranomainen sisävesillä tapahtuvien öljypäästöjen osalta, joten muutoksella ei olisi merkitystä käytännön valvonnan kannalta. Erona olisi vaihtoehtoinen, rikosoikeudellinen rangaistusta tehokkaampi ja taloudellisesti tuntuvampi hallinnollinen

prosessi, jolla tapahtuneesta öljypäästöstä sanktioitaisiin. Maksun määräisi, kuten merialueellakin, Rajavartiolaitos lain 3 luvun 5 §:n nojalla. Suoritettuaan tutkinnan poliisi valvovana viranomaisena ilmoittaisi Rajavartiolaitokselle tarvittavat tiedot maksun määräämiseksi. Nykyisen lain 3 luvun 6 §:ssä säädetään Rajavartiolaitoksen oikeudesta pysäyttää alus 12 luvun 11 ja 12 §:ssä säädettyillä edellytyksillä myös, jos se on perusteltua maksusaatavan turvaamiseksi. Pysäyttämispäätös voidaan tehdä perustellusta syystä ennen maksupäätöksen tekemistä. Saman luvun 8 §:ssä säädetään virka-avusta öljypäästömaksua koskevassa asiassa. Koska Rajavartiolaitos on maksun määräävä viranomainen, on se myös oikea viranomainen tekemään päätöksen mahdollisesta aluksen pysäyttamisestä ja vakuuden asettamisesta. Käytännössä alukseen kohdistuvat maksusaatavan turvaamiseksi mahdollisesti tarvittavat fyysiset toimet aluksen pysäyttämiseksi suoritaisi sisävesillä poliisi virka-apuna Rajavartiolaitoksen pyynnöstä.

Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan myös lisättäväksi, että öljypäästömaksu voitaisiin määrätä myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden veteen päästämisestä. 2 luvun 1 §:n päästökieltoa ehdotetaan laajennettavan näihin aineisiin, joten samalla ehdotetaan myös sanktiosäännösten laajentamista koskemaan näiden aineiden veteen päästämistä. Merioikeusyleissopimuksen 211 artiklan 5 kohdasta johtuen päästökiellon ja siten öljypäästömaksun laajennus muihin kuin kivennäispohjaisiin haitallisiin hiilivedyiksi luokiteltaviin aineisiin tai niiden kaltaisesti aluksella käytettäviin muihin haitallisiin aineisiin ei kuitenkaan koskisi ulkomaista alusta Suomen talousvyöhykkeellä siltä osin kuin aineiden mereen päästäminen ei ole kiellettyä MARPOL-yleissopimuksessa tai sen nojalla annetuissa kansainvälisissä säädöksissä.

Samalla pykälän 2 momenttiin ehdotetaan tehtävän lakiteknisiä muutoksia, jotka eivät vaikuttaisi momentin sisältöön.

4 luku *Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen*

1 §. *Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus; 4 §.* *Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset; 5 §.* *Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle; 6 §.* *Menettelytapaohjekirja; 7 §.* *Lastipäiväkirja; 8 §.* *Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat; 9 §.* *Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta; 10 §.* *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Mainittuja pykäläiä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus. Samalla 1, 4–6, ja 8–10 §:iin tehtäisiin lakiteknisiä muutoksia, jotka eivät vaikuttaisi mainittujen säännösten sisältöön.

5 luku *Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen*

1 §. *Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus; 3 §.* *Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset; 4 §.* *Huvivenettä koskevat vaatimukset; 5 §.* *ISPP-todistuskirja; 7 §.* *Tarkemmat säännökset.* Mainittuja pykäläiä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus. Samalla 1, 3, 5 ja 7 §:iin tehtäisiin lakiteknisiä muutoksia, jotka eivät vaikuttaisi mainittujen säännösten sisältöön.

6 luku *Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen*

1 §. *Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus.* Pykälän nykyisen 2 momentilla säädetään momentin perustelujen¹³ mukaan kiinteän jätteen poistokiellosta kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta. Pykälän 1 momentin päästökielto kattaa kuitenkin jo nykyisin kiinteiltä ja kelluvilta alustoilta peräisin olevat jätteet aluksen määritelmän kautta. Siten nykyinen 2 momentti poistettaisiin tarpeettomana, ja nykyinen 3 momentti siirtyisi 2 momentiksi. Samalla pykälän 1 momenttiin ehdotetaan kieliopillisia ja lakiteknisia tarkennuksia, jotka eivät muuttaisi pykälän sisältöä.

Lisäksi 1 momentin ja uuden 2 momentin viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus.

2 §. *Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa;* **3 §.** *Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti;* **4 §.** *Aluksen jätehuoltosuunnitelma;* **5 §.** *Aluksen jätöpäiväkirja;* **6 §.** *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Mainittuja pykälä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus. Samalla 2, 3 ja 6 §:iin tehtäisiin lakiteknisia muutoksia, jotka eivät vaikuttaisi mainittujen säännösten sisältöön.

7 luku *Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen*

1 §. *Ilmaa pilaavien aineiden päästökielto ja päästörajoitus;* **2 §.** *Öljy- ja kemikaalisäiliöaluksilta haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästökielto ja päästörajoitus;* **4 §.** *Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa;* **5 §.** *Aluksen laitteita koskevat vaatimukset;* **6 §.** *IAPP-todistuskirja;* **6 a §.** *Aluksen konepäiväkirjaan tehtävät merkinnät;* **8 §.** *Polttoaineen määrittäminen menetelmät;* **9 §.** *Polttoaineen luovutustodistus, polttoainenäytteet ja polttoainetta koskevien merkintöjen tekeminen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan ja* **10 §.** *Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö.* Mainittuja pykälä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus. Samalla 1, 2, 5, 6, 6 a ja 8 §:iin tehtäisiin lakiteknisia muutoksia, jotka eivät vaikuttaisi mainittujen säännösten sisältöön.

7 §. *Polttoaineiden laatuvaatimukset;* **11 a §.** *Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia koskevat velvoitteet;* **12 §.** *Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valvonta ja* **13 §.** *Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto.* Mainittuja pykälä muutettaisiin siten, että käytettäisiin rikkidirektiivin mukaisesti termiä meriliikenteessä käytettävä polttoaine nykyisessä laissa osin käytetyn termin meriliikenteen polttoaine sijasta. Luvun 7 §:ää ehdotetaan lisäksi muutettavan siten, että termin aluksella käytettävät polttoaineet sijasta käytetään 1 luvun 2 §:ssä määriteltyä ilmaisu meriliikenteessä käytettävät polttoaineet.

9 a §. *Päästönvähentämismenetelmät.* Muutoksella päivitetään viittaus unionin rikkidirektiiviin siten, että pykälässä viitataan ajantasaiseen direktiiviin.

11 a §. *Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia koskevat velvoitteet.* Pykälään lisättäisiin uusi 1 momentti, jonka mukaan meriliikenteen polttoaineen toimittajan, joka toimittaa meriliikenteen polttoainetta Suomessa, olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle harjoittavansa tällaista toimintaa. Säännös perustuu rikkidirektiivin 6 artiklan 9 kohdan a alakohtaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 18 säännön mukaisesti pidettävä yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä

¹³ Hallituksen esitys 248/2009 vp, s. 68.

käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista. Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 13 §:ssä veloitetaan Liikenne- ja viestintävirasto pitämään yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista. Jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi ylläpitää rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista, sen tulisi saada tiedot meriliikenteen polttoaineen toimittajista, jotka toimittavat meriliikenteen polttoainetta Suomessa.

Pykälän nykyinen 1 momentti siirtyisi 2 momentiksi. Samalla momenttiin lisättäisiin, että polttoainenäytteen tulisi olla otettu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Kyseisen liitteen mukaan näytteenotossa tulee ottaa huomioon IMO:n ohjeet, joiden mukaan näyte tulisi ottaa polttoaineen luovutuksen yhteydessä ja nimenomaan aluksen jakeluputkistosta, jonka kautta polttoaine vastaanotetaan alukselle. Näin näyte vastaisi aluksen käyttöön tulevaa polttoainetta. Jos näyte otetaan varastolta, bunkrausproomusta tai jakeluautosta, se ei välttämättä vastaa aluksen saamaa polttoainetta, koska bunkrausproomussa, jakeluautossa tai letkuissa voi olla vanhoja polttoainejäämiä.

12 §. *Meriliikenteen polttoaineiden valvonta.* Pykälän 1 ja 2 momenttiin tehtäisiin teknisiä muutoksia, jotka eivät muuttaisi pykälän sisältöä.

12 a §. *Aluksille toimitettavien meriliikenteen polttoaineiden valvonta.* Meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuuden valvontaa koskevaa sääntelyä ehdotetaan täydennettävän pykälällä, joka koskisi polttoaineen toimittajien valvontaa polttoaineen toimittamisen yhteydessä. Sääntely perustuisi tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 13 artiklan 2 kohdan b alakohtaan sekä direktiivin 1999/32/EY mukaisen näytteidenoton ja tietojen raportoinnin säännöistä meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuudesta osalta annetun komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2015/253 4 artiklaan. Pykälän 1 momentin mukaan Tulli valvoisi rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista polttoaineen toimittamisen yhteydessä sellaisten Suomeen rekisteröityneiden toimittajien osalta, ja joiden on osoitettu toimittaneen edellisen 12 kuukauden aikana vähintään kolme kertaa polttoainetta, joka ei ole polttoaineen luovutustodistuksen eritelmien mukaista unionin tietojärjestelmään toimitettujen tietojen tai 7 artiklassa tarkoitettun vuosikertomuksen perusteella. Näytteenotossa olisi tarkoitus soveltaa Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmaa MEPC.182(59) hyväksymää ohjeistusta, joka koskee näytteenottoa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisten rikin oksideja koskevien vaatimusten noudattamisen varmistamiseksi. Näytteenotto tapahtuisi polttoaineen luovutuksen yhteydessä jakeluputkistosta, jonka kautta polttoaine vastaanotetaan alukselle. Käytännössä Tullin virkamiesten ei tarvitsisi ottaa näytettä itse, koska polttoaineen toimittaja on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti velvollinen ottamaan näytteitä jokaisen polttoaineen toimituksen yhteydessä ja voi helposti ottaa yhden lisänäytteen Tullille. Tulli (tai tarvittaessa virka-apusäännöksen nojalla Rajavartiolaitos) olisi kuitenkin läsnä polttoaineen toimituksessa ja ottaisi näytteen vastaan polttoaineen toimittajalta. Kuten 12 §:ssä säädetään polttoaineen toimittajien valvonnasta, 12 a §:n 1 momentin mukaan Tulli myös analysoisi näytteet ja raportoi niistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Tarkoituksena on, että näytteitä otettaisiin Tullin tarpeelliseksi katsomalla tiheydellä. Siten Tulli voisi keskittää näytteiden hakemisen satamassa ja virka-aikaan tapahtuvaan polttoaineen toimitukseen huomioiden myös virkamiesten muut tehtävät. On syytä korostaa, että 12 a § tulisi sovellettavaksi vain silloin, kun polttoaineen toimittaja on kolmesti toimittanut vaatimusten vastaista polttoainetta. Toistaiseksi näin ei ole käynyt ja tällaista tilannetta pidetään hyvin epätodennäköisenä. Esimerkiksi vuonna 2020 kaikki 23 otettua näytettä oli vaatimusten mukaisia.

Pykälän 2 momentissa asetettaisiin 1 momentissa tarkoitettulle polttoaineen toimittajalle velvoite ilmoittaa Tullille jokaisesta kerrasta, kun polttoainetta ollaan toimittamassa alukselle vähintään 24 tuntia ennen suunniteltua toimitusta.

Pykälän 3 momentissa olisi Rajavartiolaitoksen Tullille antamaa virka-apua koskeva informatiivinen viittaus rajavartiolain 77 §:ään, jonka 2 momentin mukaan Rajavartiolaitos on velvollinen antamaan Tullille virka-apua, joka edellyttää sellaisen Rajavartiolaitokselle kuuluvan kaluston, henkilövoimavarojen tai erityisasiantuntijapalvelujen käyttöä, jota mainituilla viranomaisilla ei sillä hetkellä ole käytettävissään. Tarkoituksena on, että Rajavartiolaitos voisi avustaa Tullia, jos näytteitä on tarpeen ottaa alusten välisen polttoaineen toimituksessa merellä.

Pykälän 4 momentin mukaan 1 momentissa tarkoitettun polttoaineen toimittajan olisi korvattava näytteenotosta ja analyysistä viranomaisille aiheutuneet kustannukset. Siten polttoaineen toimittajan tulisi korvata niin Tullille kuin mahdollisesti myös Rajavartiolaitokselle pykälän mukaisista tehtävistä aiheutuneet kustannukset.

13 §. *Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto.* Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavan siten, että meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla olisi velvollisuus ilmoittaa Suomessa markkinoille saatettujen polttoaineiden saatavuudesta ja laadusta polttoaineiden määrien ja laadun sijaan. Muutoksen seurauksena säännös vastaisi rikkidirektiivin 6 artiklan 7 kohtaa ja nykyistä MARPOL-yleissopimuksen VI liitettä.

15 §. *Tarkemmat säännökset ja määräykset.* Luvun 15 §:n 1 momentissa säädettyjä asetuksenantovaltuuksia ehdotetaan täydennettävän siten, että asetuksella olisi mahdollista säätää 12 ja 12 a §:ssä tarkoitetuista näytteiden otosta ja analysoinnista sekä tietojen raportoinnista Liikenne- ja viestintävirastolle. Samalla pykälään tehtäisiin lakitekniisiä korjauksia, jotka eivät vaikuttaisi säännöksen sisältöön.

7 a luku *Alusten energiatehokkuus*

1 §. *Alusten energiatehokkuutta koskevat vaatimukset; 2 §.* *SEEMP-suunnitelma; 2 a §.* *Alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tiedonkeruujärjestelmästä johtuvat muutokset SEEMP-suunnitelmaan; 2 b §.* *Toimitettavat tiedot; 2 c §.* *Vaatimustenmukaisuusvakuutus; 3 §.* *IEE-todistuskirja; 4 §.* *Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin; 5 §.* *Tarkemmat säännökset.* Mainittuja pykäläiä muutettaisiin siten, että viittaukset MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus. Samalla 2 a–c, 3 ja 5 §:iin tehtäisiin lakitekniisiä muutoksia, jotka eivät vaikuttaisi mainittujen säännösten sisältöön.

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

4 §. *Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 kohta, jonka mukaan painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia merenkulun ympäristönsuojelulain 8 luvun säännöksiä ei sovellettaisi ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimuspohjaisesti, eikä aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja valtiosopimuspohjaisesti. Soveltamisalan rajausta perustuisi kansainvälisen painolastivesiyleissopimuksen 3 artiklan 2 kohdan e alakohtaan, jonka mukaan yleissopimusta ei sovelleta valtion operoimaan ei-kaupallisessa käytössä olevaan alukseen. Sopimus edellyttää

kuitenkin, että myös nämä alukset noudattavat sopimusta niin pitkälle kuin on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Painolastivesisääntely edellyttää, että aluksiin asennetaan painolastivesien käsittelylaitteisto. Rakenteellisista syistä suurien käsittelylaitteistojen asentaminen aluksille olisi haastavaa ja kallista. Ennen vuotta 1990 rakennettujen alusten jäljellä oleva käyttöikä on myös rajallinen. Uusiin jäänmurtajiin laitteistot olisi asennettava. Ehdotettu muutos koskisi neljää jäänmurtajaa, jotka tuottavat jäänmurtopalveluja Väylävirastolle sopimus pohjaisesti, sekä kaikkia ulkomaisia aluksia, jotka tuottavat Väylävirastolle jäänmurtopalveluja valtiosopimusten nojalla. Toistaiseksi tällaisia valtiosopimuksia on tehty Ruotsin ja Venäjän kanssa.

9 luku Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 lukua ehdotetaan muutettavan alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla. Muutokset on kuvattu alla pykäläkohtaisesti. Luvun otsikko ehdotetaan muutettavan siten, että käytetään ilmaisua jätteiden vastaanottojärjestelyt nykyisen jätteiden vastaanottamisen sijasta.

1 §. Satamassa olevat jätteiden vastaanottolaitteet. Ehdotetuilla muutoksilla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin nykyistä jätteiden vastaanottojärjestelyjä satamassa koskevaa 1 §:ää. Pykälän *1 momentin* pääsääntöä, jonka mukaan satamassa on oltava riittävät vastaanottolaitteet ottamaan vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätelajit ja -määrät, tarkennettaisiin siten, että siinä lueteltaisiin riittävyyden arvioinnissa huomioitavat tekijät siten kuin alusjätedirektiivin 4 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetään. Vastaanotto-laite voisi olla joko kiinteä taikka kelluva tai liikuteltava laite, kuten proomu tai jäteauto. Momentin sanamuotoja täsmennettäisiin muutenkin direktiivin mukaisiksi. On syytä huomata, että kyseessä on pääsääntö, joka koskee kaikkia satamia niiden käyttötarkoituksesta ja niitä käyttävien alusten tai veneiden tyypistä riippumatta. Tätä sääntöä tarkennettaisiin kauppamerenkulun satamien osalta 1 §:n 2 momentissa, korjaussatamien osalta 2 §:ssä, kalastussatamien osalta 3 §:ssä ja huvivenesatamien osalta 4 §:ssä. On mahdollista, että satamassa käy erilaisia aluksia, kuten vaikka sekä kalastusaluksia että huviveneitä. Tällöin satamassa tulee olla riittävät vastaanottolaitteet sitä käyttäviltä kalastusaluksilta ja huviveneiltä tuleville jätteille sekä täyttää kalastussatamia ja huvivenesatamia koskevat erilliskeräysvaatimukset, joista säädetään 3 ja 4 §:ssä.

Pykälän *2 momentissa* lueteltaisiin jätelajit, joita varten satamassa on järjestettävä erilliskeräys eli erilliset vastaanottolaitteet. Erilliskeräysvaatimuksista säädetään nykyisin 1 momentissa. Vaatimukset perustuvat Helsingin sopimuksen IV liitteen 6 määräykseen, joka koskee aluksille kohdistettua tiettyjen jätteiden jättöpakkoa. Jättöpakon vastinparina on haluttu säätää sataman pitäjän velvollisuudesta järjestää kyseisten jätteiden vastaanotto satamassa. HELCOM-sääntelyyn perustuen erikseen vastaanotettavia jätelajeja olisivat öljypitoiset jätteet, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet, käymäläjätevedet, kiinteät jätteet ja pakokaasujen puhdistusjätteet. Alusjätedirektiivin 4 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan ja parhaillaan päivitettävän kansallisen jätelainsäädännön mukaisten vaatimusten huomioon ottamiseksi momentissa ehdotettaisiin edellytettävän myös käytettyjen paristojen ja akkujen, sähkö- ja elektroniikkaromun, biojätteen, kuitupakkausjätteen, muovipakkausjätteen, lasipakkausjätteen sekä metallispakkausjätteen ja muun pienikokoisen metallijätteen vastaanottoa. Lakiteknisenä erona nykyisiin erilliskeräysvaatimuksiin lastijäämiä (nykyisen lainsäädännön terminologian mukaan lastijätteet) ei mainittaisi erikseen, koska 1 luvun 2 §:n 7 kohdan mukaan aluksesta peräisin olevan jätteen määritelmä kattaisi jatkossa myös lastijäämät. Näin ollen esimerkiksi satamassa, jonka kautta kulkee irtolastia kuljettavaa rahtiliikennettä, tulee olla riittävät vastaanottolaitteistot myös lastijäämien ja ruumanpesuvesien vastaanottamiseen. Siten öljyiset

jätteet, haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet ja kiinteät jätteet pitäisivät sisällään myös näitä aineita sisältävät lastijäämät.

Lisäksi on syytä huomata, että muiden kuin ihmisravinnoksi tarkoitettujen eläimistä saatavien sivutuotteiden ja niistä johdettujen tuotteiden terveysnäköistä sekä asetuksen (EY) N:o 1774/2002 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1069/2009 edellyttää käytännössä kansainvälisesti liikennöivistä liikennevälineistä peräisin olevan ruokajätteen erilliskeräystä.

Haitallisten nestemäisten aineiden vastaanottolaitteiden hankkimisesta ja käytöstä sekä kertyvien jätteiden ja seosten kuljetusta ja käsittelyä koskeva 3 *momentti* vastaisi sanatarkasti nykyisen 1 §:n 3 momenttia.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin 2 momentin erilliskeräysvaatimuksia koskevasta poikkeuksesta satamille, jotka palvelevat yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin matkustaja-aluksia. Säännöksellä pyritään rajaamaan yksityiskohtaisten erilliskeräysvaatimusten ulkopuolelle yhteysaluksia ja vesibusseja sekä vastaavia kotimaanliikenteessä liikennöiviä pieniä matkustaja-aluksia palvelevat satamat. Vaikka alukset tyypillisesti käyvät tällaisissa satamissa tiheästi, niiltä peräisin olevien jätelajien määrä on usein vähäinen. Esimerkiksi haitallisia nestemäisiä aineita ja pakokaasujen puhdistusjätteitä tällaisiin satamiin ei yleensä kertyisi. Näitä satamia koskisi kuitenkin 1 §:n 1 momentin pääsääntö, jonka mukaan satamissa olisi oltava riittävät erilliset vastaanottolaitteet satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin oleville jätteille. Siten kunkin sataman pitäjän tulisi arvioida vastaanottolaitteiden riittävyyttä satamaa käyttävien alusten tarpeista lähtien.

Pykälän 5 *momentissa* säädettäisiin sataman pitäjän velvoitteesta varmistaa, että satamassa olevat vastaanottolaitteet toimivat moitteettomasti. Sataman pitäjän olisi myös korjattava toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet viivytyksettä. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, ettei sataman pitäjä voisi kiertää vaatimuksia hankkimalla laitteen, jonka toiminnasta se ei vastaa. Siten edellytettäisiin esimerkiksi laitteiden riittävän tiheää tyhjentämistä ja huoltamista.

Nykyisen 1 §:n 2 momentin mukainen öljysatamia koskeva vaatimus ei olisi jatkossa tarpeen, koska 1 momentin yleinen vaatimus riittävistä vastaanottolaitteista kattaisi jatkossa öljysatamiin öljysäiliöaluksilta tulevat öljyiset painolasti- ja säiliönpesuvedet. Huvivenesatamia koskeva nykyinen 4 *momentti* poistettaisiin, ja huvivenesatamia koskevista vaatimuksista säädettäisiin jatkossa uudessa 4 §:ssä.

Ehdotettuun 1 §:ään esitettyjä muutoksia esitetään sovellettavaksi 1.1.2022 alkaen. Siirtymäsäännöksellä pyritään antamaan satamille aikaa järjestää jätehuoltonsa säännöksen edellyttämällä tavalla.

On syytä huomata, että merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 1 §:n mukaan satamassa ja korjaussatamassa jätteiden vastaanotto voidaan järjestää joko siten, että satamassa on pysyvä vastaanottolaitte tai siten, että satamaan tarvittaessa tilataan jätteiden vastaanottopalvelu. Tämä säännös on tarkoitus säilyttää valtioneuvoston asetukseen tehtävien muutosten yhteydessä. Siten sataman pitäjä voisi jatkossakin täyttää 1 §:n mukaiset velvoitteensa järjestämällä tarvittaessa paikalle esimerkiksi säiliöauton, johon jätteet alukselta tyhjennetään.

3 §. *Jätteiden vastaanottojärjestelyt kalastussatamassa.* Nykyisin sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskeva 3 § muutettaisiin koskemaan jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa ja sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskeva sääntely siirrettäisiin muutettuna 5 §:ään. Pykälän mukaan 1 §:n 2 momentissa säädettyt jätteiden erilliskeräysvaatimukset eivät koskisi kalastussatamia. Kalastussatama määriteltäisiin satamaksi, joka on pääasiassa 1 luvun 2 §:n 22 kohdassa tarkoitettujen kalastusalusten käytössä. Kalastussatamia koskee 9 luvun 1 §:n pääsääntö eli vaatimus riittävien vastaanottolaitteiden järjestämiseen satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon riittävien vastaanottolaitteiden järjestämiseen.

Lisäksi on syytä huomioida, että lain 1 luvun 2 §:n 47 kohdassa määriteltäisiin sataman pitäjä oikeushenkilöksi. Siten kalastussatamia, kuten myös muita satamia, koskevat vaatimukset koskisivat vain oikeushenkilöitä.

Jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa koskevat vaatimukset on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2022. Siirtymäajan aikana satamat voisivat varautua aluksista peräisin olevien jätteiden erilliskeräysvaatimuksiin.

4 §. *Jätteiden vastaanottojärjestelyt huvivenesatamassa.* Nykyisin jätteiden vastaanottojärjestelyistä huvivenesatamissa säädetään 9 luvun 1 §:n 4 momentissa ja merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 2 §:ssä. Nyt ehdotettavilla muutoksilla sääntely siirrettäisiin laissa 4 §:ään ja osa asetustason säännöksistä nostettaisiin lakiin. Nykyisin 4 §:ään sisältyvät sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevat säännökset puolestaan siirrettäisiin 6 §:ään.

Pykälän 1 momentin mukaan 4 § muodostaisi poikkeuksen 1 §:n 2 momentin satamassa olevia vastaanottolaitteita koskevista vaatimuksista. Huviveneilyssä kertyy vähemmän jätettä ja vähemmän eri jätelajeja kuin kauppamerenkulussa, joten huvivenesatamien pitäjille asetetut vaatimukset vastaanottolaitteiden järjestämisestä voivat olla kevyemmät kuin muilla satamilla. Kaikissa huvivenesatamissa olisi kuitenkin 1 §:n 1 momentin pääsäännön mukaisesti järjestettävä erilliskeräys satamaa tavanomaisesti käyttäviltä huviveneiltä peräisin oleville jätteille. Lisäksi on syytä huomata, että jätteiden vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevat vaatimukset koskisivat vain oikeushenkilöiden pitämiä satamia, sillä lain 1 luvun 2 §:n 47 kohdassa sataman pitäjä määriteltäisiin oikeushenkilöksi. Siten yksityishenkilöiden omat satamat rajautuisivat siten huvivenesatamia koskevan sääntelyn ulkopuolelle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin vaatimuksista huvivenesatamien vastaanottolaitteille. Huvivenesatamissa tulisi järjestää keräys vähintään käymäläjätevesille ja sekalaiselle yhdyskuntajätteelle. Ehdotuksella pyritään varmistamaan, että huvivenesatamissa on vastaanottolaitteet niitä käyttäviltä veneiltä peräisin oleville jätteille. Kyse on lähinnä vierasvenesatamista (3 momentin ehdotus koskee kotisatamia), joihin alukset jättävät juuri käymäläjävesiä ja kiinteitä jätteitä. Jos huvivenesatamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta olisi tarpeen jättää satamaan myös muita jätelajeita, tulisi sataman pitäjän 1 §:n 1 momentin pääsäännön mukaan järjestää vastaanotto myös näille jätelajeille. Huvivenesatamat voisivat kuitenkin tehdä 4 momentin mukaisesti sopimuksia vastaanottolaitteiden käyttöoikeuksista, jolloin riittää, että sataman käyttäjät voivat jättää jätteensä sopimuksen kohteena olevaan vastaanottolaitteistoon.

Niin kutsuttujen kotisatamien vastaanottolaitteita koskevista vaatimuksista säädettäisiin erikseen 3 momentissa. Kotisatamilla tarkoitetaan huvivenesatamia, joissa alukset ovat kiinnittyneenä pääsääntöisesti pidempään kuin 3 yötä. Näissä satamissa tulisi järjestää ainakin öljypitoisten jätteiden, käymäläjätevesien, sekalaisen yhdyskuntajätteen ja vaarallisten jätteiden

vastaanotto. Kyse olisi direktiivin pääsäännön tulkinnasta: veneistä jätetään eniten jätteitä kotisatamiin, koska niiden huolto suoritetaan kotisatamissa. Mainittuja jättejakeita kertyy lähtökohtaisesti kaikkiin kotisatamiin vähintään pieniä määriä, joten niiden keräämistä edellytettäisiin kaikissa kotisatamissa. Jos kotisatamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta olisi tarpeen jättää satamaan myös muita jättejakeita, tulisi sataman pitäjän 1 §:n 1 momentin pääsäännön mukaan järjestää vastaanotto myös näille jättejakeille.

Pykälän 4 momentin nojalla huvivenesatamien pitäjät voisivat poiketa 2 ja 3 momentin sekä 1 §:n 1 momentin vaatimuksista järjestämällä jätteiden vastaanoton sopimalla lähialueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Sataman pitäjän tulisi pitää tieto tällaisesta järjestelystä sekä kyseisen vastaanottolaitteiston sijainnista ja aukioloajoista helposti saatavilla. Huvivenesataman jätteiden vastaanottoa mitoitettaessa tulee myös ottaa huomioon mahdollisista toisista huvivenesatamista tulevat käyttäjät ja niiden jätteet, jotta vastaanottolaitteet ovat riittävät kaikille käyttäjien jätteille. Pääpiirteissään samansisältöisesti säädetään merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 2 §:n 2 momentissa. Sääntely perustuu kansalliseen harkintaan. Lähialueella voidaan tarkoittaa esimerkiksi kunnan aluetta tai maantieteellisten muodostelmien aluetta, kuten merenlahtea tai pientä järveä. Olennaista on se, että veneilijöillä on tosiasiallinen mahdollisuus hyödyntää sopimuksen kohteena olevaa vastaanottolaitetta. Siten esimerkiksi suosittujen veneilyreittien varrella olevan vastaanottolaitteen voidaan tulkita olevan helpommin sataman lähialueella kuin syrjäisemmän kohteen jäteastioiden.

Ehdotetun 4 momentin tarkoituksena on lieventää huvivenesatamien pitäjille tulevia vaatimuksia etenkin sellaisten jättejakeiden osalta, joiden vastaanottolaitteiden hankinta-, ylläpito- tai tyhjennyskustannukset olisivat erityisen korkeat. Esimerkiksi septitankkien eli käymäläjätevesien imutyhjennyslaitteiden investointikustannukset ovat korkeat, mutta tankkien tyhjennysväli niin harva, että tyhjennysmahdollisuutta ei ole ympäristönsuojelullisista syistä tarpeen järjestää kaikissa huvivenesatamissa. Säännöksellä on tarkoitus myös lieventää retkisatamille tulevia vaatimuksia järjestää jätehuolto 1 §:n 1 momentin mukaisesti. Siten esimerkiksi saarella sijaitsevassa retkisatamassa ei tarvitse olla vastaanottolaitteita aluksilta peräisin oleville jätteille, jos retkisataman pitäjä on tehnyt sopimuksen lähialueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta ja vastaanottolaitteen pitäjä on ottanut huomioon retkisatamaa käyttäviltä aluksilta peräisin olevat jätteet mitoittaessaan jätteiden vastaanottoa. Sopimus vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta voi koskea myös muualla kuin toisessa satamassa sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöä. Tarkoituksena on mahdollistaa järjestelyt, joita jotkut pienvenesatamat ovat nykyisin tehneet esimerkiksi kunnan virkistysalueella sijaitsevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Ehdotetun 5 §:n 4 momentin mukaisesti sopimukseen perustuvan vastaanottolaitteen käyttöoikeusjärjestelyn sisältö olisi kuvattava satamien jätehuoltosuunnitelmissa.

4 §:ään ehdotettuja muutoksia esitetään sovellettavaksi 1.1.2022 alkaen. Siirtymäsäännöksellä pyritään antamaan satamille aikaa järjestää jätehuoltonsa säännöksen edellyttämällä tavalla.

Selvyyden vuoksi todettakoon, että jätteiden vastaanottovelvoite koskee vain kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevia jätelajeja ja -määriä eli aluksilla syntyvää jätettä. Kyse on siis veneilyyn liittyvästä jätteestä. Huvivenesatamissa ei sen sijaan tarvitse järjestää vastaanottoa esimerkiksi jätteelle, joka on syntynyt kiinteistöllä, jolle kuljetaan kyseisen sataman kautta. Kesämökkikiinteistöjen ynnä muiden tällaisten kiinteistöjen jätehuollon järjestämisestä säädetään jätelainsäädännössä.

5 §. Sataman jätehuoltosuunnitelma. Nykyisen 3 §:n sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskeva sääntely siirrettäisiin muutettuna 5 §:ään. Sääntelyä muutettaisiin vastaamaan

alusjätedirektiivin 5 artiklan jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmia koskevia säännöksiä. Merenkulun ympäristönsuojelusääntelyssä suunnitelmista käytettäisiin kuitenkin jatkossakin vakiintunutta termiä sataman jätehuoltosuunnitelma. Jätelain mukaan jätehuolto kattaa jätteen vastaanoton ja käsittelyn, joten termi vastaisi myös Suomen jätelainsäädännössä käytettyä terminologiaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sataman pitäjän velvollisuudesta laatia jätehuoltosuunnitelma aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämiseksi satamassa. Säännös vastaisi vähäisiä kielellisiä muutoksia lukuun ottamatta nykyisen 3 §:n 1 momentin ensimmäistä virkettä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sataman jätehuoltosuunnitelman sisällöstä. Säännös pohjautuu nykyiseen 3 §:n 2 momenttiin, mutta sitä on päivitetty alusjätedirektiivin jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelmia koskevien vaatimusten mukaiseksi. Momentin mukaan suunnitelman olisi katettava aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanotto, keräys, varastointi, käsittely ja hyödyntäminen sekä muu jätehuolto. Jätehuoltosuunnitelmassa olisi huomioitava kaikki mahdolliset jätelajit ja kuvattava niiden vastaanottojärjestelyt, vaikka sataman pitäjä ei itse välttämättä vastaisi kyseisen jätelajin keräämisestä aluksilta. Myös muun muassa lastijäämien vastaanotto tulisi olla huomioituna jätehuoltosuunnitelmassa niiden kauppasatamien osalta, joihin kyseistä jätelajia jätetään.

Lisäksi jätehuoltosuunnitelmassa edellytettäisiin alusjätedirektiivin 8 artiklan 6 kohdan mukaisesti aluksilta perittävien maksujen suuruuden ja laskentaperusteiden kuvaamista. Muutos hinnoittelussa ei kuitenkaan edellyttäisi jätehuoltosuunnitelman päivittämistä, mikäli laskentaperusteet säilyisivät olennaisilta osin ennallaan. Sataman jätehuoltosuunnitelmassa tulisi kuvata myös sataman jätehuollossa noudatettavat turvallisuustoimenpiteet, ellei niitä ole kuvattu jossain muussa sataman toimintaa koskevassa toimivaltaisen viranomaisen hyväksymässä suunnitelmassa. Sataman pitäjä voisi siten harkita, mihin asiakirjaan tai suunnitelmaan turvallisuustoimenpiteiden kuvaus parhaiten sopisi. Ehdotettu säännös perustuu alusjätedirektiivin 4 artiklan 4 kohtaan, jonka mukaan asianomaisten viranomaisten on varmistettava, että jätteen toimitus ja vastaanotto toteutetaan riittäviä turvallisuustoimenpiteitä noudattaen. Nykyiseen kansalliseen säännökseen perustuen 2 momentissa säädettäisiin myös, että sataman jätehuoltosuunnitelmassa esitettyjen toimien on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyypit.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että 4 §:n 3 momenttiin ehdotetun vastaanottolaitteen käyttöoikeutta koskevan sopimuksen sisältö on kuvattava sataman jätehuoltosuunnitelmassa. Sopimusjärjestelyn kuvaus jätehuoltosuunnitelmassa antaa toimivaltaiselle viranomaiselle eli kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle mahdollisuuden arvioida järjestelyn riittävyys ottaen huomioon satamaa tavanomaisesti käyttäviltä aluksilta peräisin olevat jätteet sekä tarvittaessa puuttua asiaan, jos järjestely ei turvaa riittäviä vastaanottolaitteita satamassa.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin satamien mahdollisuudesta tehdä yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia. Nykyisen 3 §:n 1 momentin mukainen huvivenesatamille säädetty mahdollisuus tehdä yhteinen jätehuoltosuunnitelma toisen huvivenesataman kanssa laajennettaisiin koskemaan kaikkia satamia. Alusjätedirektiivi sallii yhteisten suunnitelmien laatimisen kaikille samalla maantieteellisellä alueella sijaitseville satamille, joten kansallinen sääntely yhdenmukaistettaisiin unionin sääntelyn kanssa. Suunnitelman tulee kattaa kaikkien koskemiensa satamien vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus, joten yhteisten suunnitelmien tekemisen rajoittamiselle ei ole ympäristönsuojelullisia syitä. Oletettavaa on, että jatkossa myös kalastussatamat ja vesibussien käyttämät satamat hyödyntäisivät tätä mahdollisuutta. Sen sijaan ei ole näköpiirissä, että kauppamerenkulun satamat tekisivät yhteisiä jätehuoltosuunnitelmia.

Myös esimerkiksi sellaiset toimijat, joilla on useita satamia samalla maantieteellisellä alueella, voisivat laatia yhden yhteisen jätehuoltosuunnitelman hallinnoimiensa satamien osalta. Pykälässä tarkoitettu maantieteellinen alue voisi tarkoittaa esimerkiksi maantieteellistä muodostumaa, kuten järveä, järven- tai merenlahtea tai yhtenäistä saaristoa, taikka hallinnollisesti tulkittavaa maantieteellistä aluetta, kuten kuntaa.

Nykyisen 3 §:n 3 momentin mukainen vaatimus noudattaa jätehuoltosuunnitelmaa sen hyväksymisen jälkeen ehdotetaan sisällytettävän 5 §:n 5 *momenttiin*. Samalla edellytettäisiin jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisten toimien ja vastaanottolaitteiden kunnon seuraamista, havaittujen puutteiden korjaamista viivytyksettä ja jätehuollon toimien jatkuvaa kehittämistä. Kyseisten tehtävien sisällyttämisestä jätehuoltosuunnitelmiin on edellytetty nykyisen lain 3 §:n 2 momentissa.

Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen ehdotettavilla muutoksilla pantaisiin täytäntöön alusjätedirektiivin liitteen 1 mukaiset yksityiskohtaiset jätehuoltosuunnitelmia koskevat vaatimukset. Tarkoituksena on säätää erilaisista vaatimuksista kauppamerenkulun satamille ja huvivenesatamille. Asetuksenantovaltuudesta säädettäisiin 10 §:ssä.

Pykälässä säädettäväksi esitettyjen sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskevien säännösten ehdotetaan tulevan sovellettavaksi 1.1.2023 alkaen. Siten satamille sallittaisiin noin puolentoista vuoden siirtymäaika, jonka aikana uusien vaatimusten mukaiset jätehuoltosuunnitelmat tulisi laatia.

6 §. *Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen.* Nykyisen lain 4 §:n säännökset sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä siirrettäisiin vähäisin alusjätedirektiivistä johtuvien muutoksin 6 §:ään.

Jätehuoltosuunnitelmien esittämistä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi toimivaltaiselle viranomaiselle koskeva 1 *momentti* vastaisi pitkälti nykyisen 4 §:n 1 momenttia. Säännöksen sanamuotoja kuitenkin tarkennettaisiin siten, että jätehuoltosuunnitelmat olisi esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle myös arvioitavaksi, ei vain hyväksyttäväksi. Kuten nykyisin, huvivenesatamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyisi kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Erona nykyiseen sääntelyyn säädettäisiin, että kunnan ympäristönsuojeluviranomainen hyväksyisi myös sellaisten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmat, joihin puretaan vuosittain alle 20 000 kilogrammaa saalista. Ehdotuksen taustalla on se, että monet pienet kalastussatamat sijaitsevat huvivenesatamien läheisyydessä. Siten olisi järkevää, että näiden satamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyy sama viranomainen. Muiden satamien jätehuoltosuunnitelmat hyväksyisi nykyisen sääntelyn mukaisesti alueellinen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. 20 000 kilogramman purkumäärä on tarkoitus laskea viiden edellisen vuoden keskiarvona kalasaaliiden raportointiin perustuen. Rannikon kalastajilta saalismäärät raportoidaan ELY-keskuksille, joilla on siten tiedot satamakohtaisista purkumääristä. Sisämaassa saalismääriä voi olla tarpeen selvittää kalastajilta eli yhteistyö viranomaisten kesken ja kalastajien kanssa voi olla tarpeen.

Ehdotettu 2 *momentti* koskee jätehuoltosuunnitelman päivittämistä. Säännös vastaisi pääpiirteissään nykyisen 4 §:n 2 momenttia. Säännöksen mukaan jätehuoltosuunnitelma olisi päivitettävä vähintään viiden vuoden välein. Siten jätehuoltosuunnitelman voimassaoloaikaa pidennettäisiin nykyisestä kolmesta vuodesta direktiivin sallimaan viiteen vuoteen. Lisäksi jätehuoltosuunnitelma olisi päivitettävä aina merkittävien muutosten yhteydessä. Ehdotetun muutoksen mukaan sataman pitäjän olisi päivitettävä jätehuoltosuunnitelma myös sataman toiminnan muutosten yhteydessä, kun nykyisin laissa edellytetään suunnitelman tarkistamista

vain silloin, kun satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi. Muutoksella pyritään kattamaan alusjätedirektiivin 5 artiklan 4 kohdan säännös, jonka mukaan sataman toiminnan merkittävällä muutoksella tarkoitetaan esimerkiksi rakenteellisia muutoksia satamaan suuntautuvassa liikenteessä, uuden infrastruktuurin kehittämistä, muutoksia satamassa olevien vastaanottolaitteiden kysynnässä ja tarjonnassa sekä uusia tekniikoita jätteiden käsittelemiseksi. Momentin sanamuotoja myös tarkennettaisiin nykyiseen säännökseen verrattuna siten, että sataman pitäjältä vaadittaisiin jätehuoltosuunnitelman päivittämistä ja esittämistä toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi, kun nykyinen 4 §:n 2 momentti kattaa vain jätehuoltosuunnitelman tarkistamisen. Mainitulla ehdotuksella pyritään yhdenmukaistamaan kansallista säännöstä alusjätedirektiivin sääntelyn kanssa. Muutoksella lievennettäisiin sääntelyn etenkin pienille huvivenesatamille aiheuttamaa hallinnollista taakkaa.

Ehdotettu 3 momentti vastaisi muutoin nykyisen 4 §:n 3 momenttia, mutta viittaus 9 ja 10 luvun nojalla annettuihin määräyksiin poistettaisiin, koska kummassakaan luvussa ei nykyisin säädettä eikä nyt ehdoteta säädettävän määräyksenantovaltuudesta. Viittaus määräyksiin on siis turha, koska tällaisia määräyksiä ei ole mahdollista antaa.

Pykälän 4 momentiksi ehdotetaan uutta säännöstä, jonka mukaan toimivaltainen viranomainen voi jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään antaa tarpeellisia määräyksiä satamassa tarvittavista vastaanottolaitteista tai kielistä, joilla jätehuollosta tulee antaa tietoa, sekä muista suunnitelman toteuttamisen kannalta tarpeellisista seikoista. Ehdotetun säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa nykyistä paremmin toimivaltaisen viranomaisen keinot vaikuttaa jätehuoltosuunnitelman sisältöön, kun suunnitelma sinänsä täyttää sille asetetut vaatimukset, mutta sitä voisi parantaa joiltain osin, tai kun suunnitelma ei täytä vaatimuksia ja pitäisi hylätä, vaikka se olisi hyväksyttävissä pienillä muutoksilla. Jätehuollosta tiedottamisen kieltä koskeva ohjaus perustuu osaltaan alusjätedirektiivin 5 artiklan 2 kohtaan, jonka mukaan jätehuoltosuunnitelman keskeiset tiedot on julkistettava helposti saatavilla olevassa muodossa kyseisen jäsenvaltion kielellä ja tarvittaessa jollakin kansainvälisesti käytetyllä kielellä. Satamakohtaisesti ottaen huomioon sataman sijainnin ja käyttäjäryhmät toimivaltainen viranomainen voi määrätä, tuleeko sataman antaa tietoja sekä suomeksi että ruotsiksi vai vain toisella kotimaisella kielellä. Englanti on laajasti merenkulussa käytetty kieli, joten ainakin useimmissa kauppamerenkulun satamissa tiedottamisessa käytettävän vieraan kielen lienee perusteltua olla englanti.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin hyväksytyn jätehuoltosuunnitelman merkitsemisestä ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Vastaava säännös on nykyisin 4 §:n 4 momentissa. Muutoksena nykyiseen säännökseen ehdotetaan korjattavan viittaus ympäristönsuojelun tietojärjestelmää koskevaan ympäristönsuojelulain (527/2014) oikeaan pykälään ja tarkennettavan, että rekisteriote sataman pitäjälle on toimitettava sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen toimesta.

Pykälässä säädettäväksi esitettyjen sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevien säännösten ehdotetaan tulevan sovellettavaksi 1.1.2023 alkaen. Siten sallittaisiin noin puolentoista vuoden siirtymäaika, jonka aikana uusien vaatimusten mukaiset jätehuoltosuunnitelmat tulisi hyväksyttää toimivaltaisilla viranomaisilla.

7 §. Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen. Ehdotettu 7 § perustuu nykyiseen 5 §:ään. Nyt ehdotettu jätehuoltosuunnitelmasta kuulemista koskeva 1 momentti on sisällöllisesti pitkälti samanlainen kuin nykyisen 5 §:n 1 momentti. Erona nykyiseen säännökseen on vain, että tilaisuus lausua mielipiteensä olisi myös satamaa käyttävien alusten haltijoilla ja paikallisilla ja toimivaltaisilla viranomaisilla. Nykyisin tämä oikeus on vain

satamaa käyttävien alusten haltijoilla, heidän edustajillaan ja muilla tahoilla, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta. Toimivaltaisilla viranomaisilla tarkoitettaisiin kunnan hyväksymien jätehuoltosuunnitelmien osalta ainakin alueen toimivaltaista elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen hyväksymien jätehuoltosuunnitelmien osalta kuntaa, jonka alueella satama sijaitsee. Jätehuoltosuunnitelman pitämisestä nähtävillä säädettäisiin muutoin nykyisen 5 §:n 1 momentin mukaisesti, mutta viittaus internetsivuihin poistettaisiin, koska sähköinen tiedonvälitys kattaisi myös ilmoittamisen internetsivuilla.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin nykyisen 5 §:n 2 momentin mukaisesti sataman jätehuoltojärjestelyjä koskevien tietojen saattamisesta satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville. Säännöstä täydennettäisiin nykyisestä alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla. Ensinnäkin lisättäisiin, että tiedot tulee olla saatavilla sähköisesti, millä tarkoitetaan lähinnä sataman internetsivuja. Toiseksi tarkennettaisiin, mitkä tiedot sataman jätehuoltojärjestelystä tulee olla saatavilla. Lista vastaa alusjätedirektiivin 5 artiklan 2 kohtaa.

Pykälän 3 momentin mukaan merenkulun tiedonhallintajärjestelmään merkittyjen satamien olisi ilmoitettava 2 momentissa tarkoitetut tiedot unionin SafeSeaNet-järjestelmään. Vaatimus tietojen ilmoittamiseen SafeSeaNetissä perustuu alusjätedirektiivin 5 artiklan 2 kohdan toiseen alakohtaan. Tarkoituksena on, että tiedot olisi tulevaisuudessa mahdollista välittää SafeSeaNet-järjestelmästä merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, kun järjestelmien välillä on tämän mahdollistava rajapinta. Toistaiseksi tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, joten tiedot olisivat saatavilla vain SafeSeaNetissä.

8 §. Tarpeettoman viivytyksen välttäminen. Pykälän 1 momentin mukaan jätteiden vastaanotosta ei saa aiheutua aluksille tai muille jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistuville osapuolille tarpeetonta viivytystä. Aiheettoman viivytyksen välttämistä edesauttaa 9 luvun 5 §:n vaatimus siitä, että jätehuoltosuunnitelmassa olisi kuvattava kaikkien jätelajien vastaanottomenettelyt. Tällöin alus voisi saada tietoa etukäteen sataman vastaanottojärjestelystä ja toimia sen mukaisesti, esimerkiksi tilata jäte- tai tankkiauton ennakkoon tai suunnitella satamakäyntinsä siten, ettei jätteiden jättämisestä aiheudu tarpeetonta viivytystä. Tarpeettomaksi viivytykseksi ei voitaisi katsoa pitkäkään jätteiden vastaanottoon kuluvaa aikaa (esimerkiksi lastijäämien tai jätevesien pumppaamista säiliöautoon), jos tieto järjestelystä on ollut aluksen käytettävissä ennen satamaan saapumista SafeSeaNetin kautta ja tyhjennys olisi mahdollista järjestää aluksen normaalin satamakäynnin keston puitteissa. Säännös vastaa muuten nykyistä tarpeettoman viivytyksen välttämistä koskevaa 6 §:ää, mutta nykyinen säännös koskee vain aluksia, ei muita osapuolia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja tai muu jätteiden vastaanottoon tai vastaanottoon osallistunut osapuoli olisi oikeutettu korvaukseen tarpeettoman viivytyksen sille aiheuttamasta vahingosta siten kuin vahingonkorvauslaissa (412/1974) säädetään. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön alusjätedirektiivin 4 artiklan 5 kohta.

9 §. Satamien jätteiden vastaanottolaitteissa olevista puutteista ilmoittaminen. Satamien vastaanottolaitteissa olevista puutteista ilmoittamista ei toistaiseksi ole harmonisoitu kansallisesti, vaan merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 3 §:n 4 momentin 7 kohdan mukaan sataman pitäjän on sopivalla tavalla tiedotettava sataman käyttäjille menettelyohjeista, joiden mukaan ilmoitetaan sataman vastaanottolaitteiden puutteellisuuksista. Käytännössä Liikenne- ja viestintävirasto on vastaanottanut suomalaisten satamien vastaanottolaitteita koskevien puutteellisuuksia koskevat ilmoitukset ja välittänyt niistä tiedon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka on käynyt satamassa tutkimassa

väitetyt puutteellisuudet. Näissä tilanteissa Liikenne- ja viestintävirasto on saanut tiedon puutteesta sen havainneen aluksen lippuvaltiolta. Alusjätedirektiivistä 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti puutteellisuuksista ilmoittamisesta ehdotetaan säädettävän lain tasolla.

Ehdotetussa 9 §:ssä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava suomalaisten satamien vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista Kansainväliselle merenkulkujärjestölle, kun kyse on toisen Kansainvälisen merenkulkujärjestön jäsenvaltion ilmoittamasta suomalaisen sataman vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava Kansainväliselle merenkulkujärjestölle suomalaisten alusten ilmoittamista ulkomaisten satamien vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista kyseisen sataman satamavaltion viranomaisille ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle. Ilmoittaminen Kansainväliselle merenkulkujärjestölle tulisi tehdä siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään. Tällä viitataan alusjätedirektiivin 4 artiklan 3 kohtaan, jonka mukaan ilmoitusten tekemisessä on käytettävä IMon lomakkeita ja menettelyjä. Käytännössä ilmoitukset tulisi siten tehdä IMon Global Integrated Ship Information System -järjestelmän kautta.

10 §. *Kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien tietojen kerääminen ja toimittaminen.* Lukuun ehdotetaan uutta 9 §:ää, jossa säädettäisiin alusjätedirektiivin 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitetusta kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyneen jätteen seurantatietojen eli jätteen tilavuutta ja painoa koskevien tietojen keräämisestä ja toimittamisesta komissiolle. Passiivisesti kalastetulla jätteellä tarkoitetaan direktiivin 2 artiklan 4 kohdan mukaan kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvää jätettä. Kansallisesti käytettäisiin ilmaisua kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvä jäte, jotta se kattaisi myös verkkoihin rinnastuviin pyydyksiin kertyvän jätteen. Kansallisesti säädettäisiin, että Luonnonvarakeskus kerää tiedot ja ilmoittaa ne komissiolle. Tehtävä annettaisiin Luonnonvarakeskukselle, koska se kerää muutakin kalastukseen liittyvää tietoa kalastajilta.

Alusjätedirektiivin 8 artiklan 7 kohdan toisen alakohdan mukaan komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään seurantatietoja koskevat menetelmät ja raportoinnin muoto. Jos täytäntöönpanosäädökset edellyttävät kansallista täytäntöönpanoa, täydennettäisiin 10 §:n sääntelyä valtioneuvoston asetuksella. Asetuksenantovaltuudesta ehdotetaan säädettävän 11 §:n 7 kohdassa. Täytäntöönpanosäädösten laatiminen on vielä kesken, mutta konsultin komissiolle tekemän luonnoksen mukaan kyselytutkimuksiin perustuva raportointi täyttäisi direktiivin mukaiset vaatimukset. Siten tarkoituksena olisi säätää valtioneuvoston asetuksella, että Luonnonvarakeskus keräisi kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevat seurantatiedot. Tarkoituksena on, että tietojen kerääminen tehtäisiin muutaman vuoden välein toteutettavalla kalastajille kohdennetulla kyselytutkimuksella.

11 §. *Tarkemmat säännökset.* Nykyisin lain 8 §:n mukainen tarkempia säännöksiä eli asetuksenantovaltuuksia koskevia säännös siirrettäisiin täydennettynä uuteen 11 §:ään.

Ehdotetaan, että nykyisen lain mukaiset asetuksenantovaltuudet päivitettäisiin vastaamaan substanssipykäliin ehdotettavia muutoksia. Siten *1 kohdan* asetuksenantovaltuus koskisi 9 luvun 1 §:ssä tarkoitettujen jätteiden vastaanottojärjestelyjen sijaan 1 §:ssä tarkoitettuja satamassa olevia vastaanottolaitteita. Viittaus 2 §:ssä tarkoitettuihin jätteiden vastaanottojärjestelyihin korjaussatamassa pysyisi nykyisessä muodossaan. Uusina asetuksenantovaltuuksina esitetään valtuutta tarkentaa jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa (3 §) ja huvivenesatamassa (4 §), ehdotetun 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamista ja niiden mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitettua ilmoittamista koskevia säännöksiä valtioneuvoston asetuksella sekä alusjätedirektiivin 2 artiklan 4 kohdan ja 8 artiklan 7 kohdassa

tarkoitettujen kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle. Momentin 1–4 kohtien mukaisilla asetuksenantovaltuuksilla on tarkoitus säätää muun muassa nykyisen merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen mukaisesti siitä, että jätteiden vastaanotto voidaan järjestää joko siten, että satamassa on pysyvä vastaanottolaite tai siten, että satamaan tarvittaessa tilataan jätteiden vastaanottopalvelun.

Momentin 5 kohdassa säädettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä. Säännös vastaisi nykyisen 8 §:n 1 momentin 3 kohtaa. Nykyisin jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä säädetään merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 3 §:ssä. Tätä säännöstä olisi tarkoitus täydentää alusjätedirektiivin 5 artiklan ja liitteen 1 vaatimusten mukaan. Kansallisena lisänä valtioneuvoston asetuksessa olisi lisäksi tarkoitus säätää, että jätehuoltosuunnitelmaa laadittaessa on arvioitava aiempien vuosien vierailuihin ja tulevien vuosien odotuksiin perustuen satamaa tavanomaisesti käyttävien alusten määrä, alustyyppit, rahti ja jätteet.

Ehdotetussa 6 kohdassa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta, joka koskisi sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuulemista ja tiedottamista koskevan 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamista ja niiden ilmoittamista komissiolle, kuten mainitun pykälän 3 momentissa säädetään. Tiedottamisesta säädettäisiin tarpeen vaatiessa esimerkiksi siitä, missä tiedot tulisi julkaista. Tietojen ilmoittamisesta komission SafeSeaNet-järjestelmään olisi puolestaan tarkoitus säätää tarkemmin, kun Euroopan meriturvallisuusvirasto on julkaissut tiedot siitä, miten SafeSeaNetiä kehitetään, jotta se palvelee paremmin alusjätedirektiivissä tarkoitettujen tietojen ilmoittamista. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella annettavissa säännöksissä voitaisiin ottaa huomioon merenkulun tiedonhallintajärjestelmään lähivuotina tehtävät muutokset.

Ehdotettu 7 kohta koskisi 10 §:ssä tarkoitettujen kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisen menetelmistä ja raportoinnin muodosta. Asetuksella olisi tarkoitus täydentää komission täytäntöönpanosäädösten mukaisesti ehdotettua 10 §:ää, jonka mukaan Luonnonvarakeskus kerää seurantatietoja ja raportoi tiedot komissiolle. Alusjätedirektiivin 8 artiklan 7 kohdan toisen alakohdan mukaan komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritellään seurantatietoja koskevat menetelmät ja raportoinnin muoto. Valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää, että Luonnonvarakeskus keräisi kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevat seurantatiedot muutaman vuoden välein toteutettavalla kalastajille kohdennetulla kyselytutkimuksella. Muilta osin tietojen keräämisessä noudatettavista menettelyistä on tarkoitus säätää asetuksella komission täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti. Täytäntöönpanosäädöksen luonnoksesta ei käy ilmi eikä komissio ole vielä ottanut kantaa siihen, miten seurantatiedot tulisi toimittaa komissiolle.

Samalla asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksia koskevasta pykälästä jätettäisiin tarpeettomana pois nykyisen 8 §:n 2 momentin kaltainen säännös, jonka mukaan asetuksella annettavat tarkemmat säännökset on mahdollista ulottaa koskemaan sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

10 luku Jätteiden jättäminen satamaan

Myös 10 lukuun ehdotetaan alusjätedirektiivin täytäntöönpanoon liittyviä muutoksia. Jätteiden jättämistä satamaan eli ennen kaikkea aluksille kohdistettuja velvollisuuksia koskeva 10 luku muodostaa vastinparin 9 luvulle, jonka säännökset koskevat lähinnä satamien

vastaanottolaitteille asetettuja vaatimuksia. Pykälän otsikoiden ja momenttien terminologiaa tarkennettaisiin direktiivin mukaisesti siten, että sääntely koskisi alukselta peräisin olevia jätteitä, eikä alusjätteitä ja lastijätteitä. Tämä terminologinen muutos ei kuitenkaan muuttaisi kansallisen sääntelyn sisältöä, vaan alukselta peräisin oleva jäte kattaisi merkitykseltään alusjätteet sekä lastijätteet, joista tosin lakiin ehdotettavilla muutoksilla käytettäisiin termiä lastijäämät.

1 §. *Velvollisuus jättää alukselta peräisin olevat jätteet.* Nykyistä 10 luvun 1 §:ää ehdotetaan muutettavan alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla. Alusjätedirektiivissä jättöpakosta säädetään 7 artiklan 1 kohdassa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin pykälän pääsäännöstä eli alusten velvollisuudesta jättää kaikki jätteet satamaan. Ehdotettu momentti vastaisi muutoin nykyistä 1 §:n 1 momenttia, mutta sen terminologiaa tarkennettaisiin alukselta peräisin olevan jätteen osalta alusjätedirektiivin mukaisiksi. Alusjätedirektiivin mukaisesti ehdotettavan 1 luvun 2 §:n 7 kohdan alukselta peräisin olevan jätteen määritelmän mukaisesti alukselta peräisin oleva jäte kattaisi myös lastijäämät (nykyisen lain terminologian mukaan lastijätteet). Toisin sanoen kaikki sellaiset Marpol-yleissopimuksen liitteiden I (öljy), II (haitalliset nestemäiset aineet), IV (käymäläjätevesi), V (kiinteä jäte) ja VI (ilman pilaantumiseen liittyvät) soveltamisalaan kuuluvat jätteet, joita syntyy aluksen matkan tai lastaus-, purkamis- ja puhdistustoimien aikana ja kalastustoiminnan aikana pyydyksiin kerääntynyt jäte tulee jättää sataman vastaanottolaitteisiin. Kiinteään jätteeseen lukeutuvat muovit, elintarvikejätteet, kotitalousjätteet (esim. pahvi, paperi, lasi, metalli), ruokaöljy, jätteenpolttouunin tuhka, aluksen toiminnasta aiheutuva jäte, eläinten ruhot, pyydykset ja sähkö- ja elektroniikkaromu. Lisäksi momentissa tarkennettaisiin, että jätteet tulee jättää satamaan MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti eli ne aluksilta peräisin olevat jätteet, joita ei saa poistaa mereen, tulee toimittaa sataman vastaanottolaitteisiin.

Pykälän 2 momentti perustuu nykyisen 1 §:n 2 momenttiin ja koskee huvivenesatamia, joissa ei toisen vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta johtuen ole omaa vastaanottolaitetta. Momentin sanamuotoja on tarkennettu siten, että huviveneestä peräisin olevat jätteet tulisi jättää siihen vastaanottolaitteeseen, jonka käytöstä sataman pitäjä 9 luvun 4 §:n 3 momentin mukaisesti on sopinut.

Ehdotetun 1 §:n 3 momentti koskee poikkeuksia 1 momentissa ehdotetusta jättöpakosta ja vastaa siten muutettuna nykyisen 1 §:n 3 momenttia. Momentin johtolauseen kirjoitusasua on muutettu vastaamaan paremmin alusjätedirektiivin sääntelyä. Poikkeuksista jättöpakosta säädetään alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdassa. Ehdotetun 3 momentin 1 kohdassa säädettäisiin poikkeuksesta aluksille, joilla on jätettä varten riittävät erilliset varastotilat. Alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan mukaisesti seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten osalta riittäviä varastotiloja arvioidaan alusjätedirektiivin 2 ja 3 liitteiden¹⁴ mukaisesti toimitettujen tietojen perusteella. Seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten osalta varastotilojen riittävyyden arviointi perustuisi saman artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaisesti muutoin saatavilla oleviin tietoihin. Komissio antaa 7 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan nojalla täytäntöönpanosäädöksiä riittävien varastotilojen laskemisessa käytettävistä menetelmistä erikseen sekä seurantadirektiivin

¹⁴ Alusjätedirektiivin 2 liite koskee direktiivin 6 artiklassa tarkoitettua jätteiden ennakkoilmoitusta, josta säädettäisiin kansallisesti merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 2 §:ssä. Alusjätedirektiivin 3 liite puolestaan koskee direktiivin 7 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettua jätteen toimittamista koskevaa lomaketta, josta säädettäisiin kansallisesti 10 luvun 3 §:ssä.

soveltamisalaan kuuluvien alusten että sen soveltamisalaan kuulumattomien alusten osalta. Niistä on tarkoitus säätää kansallisesti valtioneuvoston asetuksella. Asetuksenantovaltuus sisällytettäisiin ehdotettavaan 6 §:ään

Euroopan kestävän meriliikenteen foorumin (ESSF) alaisessa työryhmässä on valmisteltu riittävän varastotilan laskentamenetelmää koskevaa suositusta komissiolle. Laskentamenetelmäksi suositellaan yksinkertaista mallia, jossa riittävyys lasketaan jätteen määrän ja aluksen enimmäiskapasiteetin prosentuaalisena suhdelukuna (käytetty varastokapasiteetti). Varastokapasiteetin riittävyys määritellään suhteessa seuraavan sataman sijaintiin. Öljypitoisen jätteen ja käymäläjäteveden osalta ehdotetaan 50 prosentin varastokapasiteettivaatimusta. Kiinteälle jätteelle ehdotetaan 25 prosentin varastokapasiteettivaatimusta eli alus voisi halutessaan jatkaa matkaansa toimittamatta kiinteitä jätteitään, jos aluksen käytetty varastokapasiteetti ei ylitä 25 prosenttia (varastokapasiteettia jäljellä 75 prosenttia). Työryhmä ei ole ollut yksimielinen ehdotetuista prosenttiosuuksista. Komissio huomioi suositukset laatiessaan ehdotuksen täytäntöönpanosäännöiksi, mutta ei ole niihin sidottu. Direktiivin 7 artiklan 6 kohdan mukaisesti jäsenvaltion on mahdollista soveltaa direktiivin jättopakkoa koskevia tiukempia vaatimuksia, jotka on hyväksytty kansainvälisen oikeuden mukaisesti. Suomi on hyväksynyt Helsingin sopimuksen mukaisen alusjätteiden jättopakkoa koskevan säännön 7B, joka on myös kansallisesti toimeenpantu. Suomi voi siis soveltaa tiukempaa jättopakkoa, jos komission täytäntöönpanosäädöksen varastokapasiteettia koskevat vaatimukset olisivat liian väljiä.

Momentin 2 ja 3 kohdassa säädettäisiin poikkeuksista jättopakosta tilanteissa, joissa alus on ankkurointialueella eikä käy muualla satamassa. Alus voi tällöin poiketa jättopakosta 2 kohdan mukaan, jos alus on ankkurointialueella alle 24 tuntia, ja 3 kohdan mukaan, jos sääolosuhteet ovat epäsuotuisat. Sääolosuhteiden epäsuotuisuus tarkoittaisi käytännössä sitä, että alusturvallisuuden vuoksi alukselta ei voitaisi vastaanottaa jätteitä kelluvalla vastaanottolaitteella ankkuripaikalla oltaessa. Ehdotetut 2 ja 3 kohta perustuvat alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohtaan. Direktiivin mainittu säännös on erotettu kahdeksi erilliseksi kohdaksi lain luettavuuden helpottamiseksi.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi 3 momentin estämättä edellyttää, että alus toimittaa kaikki jätteet satamaan, jos saatavilla olevien tietojen perusteella ei voida todeta, että aluksen seuraavassa käyntisatamassa on riittävät vastaanottolaitteet, tai aluksen seuraava käyntisatama ei ole tiedossa. Ehdotetulla säännöksellä pantaisiin täytäntöön alusjätedirektiivin 7 artiklan 5 kohta. Nykyisin Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta edellyttää alusta jättämään kaikki jätteet satamaan säädetään 1 §:n 3 momentissa, mutta nykyinen säännös ei ole sanamuodoiltaan aivan alusjätedirektiivin vaatimusten mukainen.

Pykälän 5 momentti vastaisi sanatarkasti nykyistä 5 momenttia. Sen mukaan aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan 9 luvussa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia.

2 §. Jätteiden ennakkoilmoitus. Jätteiden ennakkoilmoituksista säädetään nykyisin 10 luvun 3 §:ssä, jonka otsikko kuuluu ”alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittaminen”. Sääntely ehdotetaan siirrettävän muutettuna 2 §:ään. Samalla nykyisin 2 §:ään sisällytetyt säännökset maksujärjestelmästä siirrettäisiin muutettuina 4 §:ään. Pykälän otsikoksi ehdotetaan alusjätedirektiivin 6 artiklan mukaisesti jätteiden ennakkoilmoitusta.

Pykälän 1 momentti vastaisi pääpiirteissään nykyisen 3 §:n 1 momenttia. Nykyistä sääntelyä tarkennettaisiin siten, että jätteiden ennakkoilmoitusvelvollisuus koskisi jatkossa alusjätedirektiivin 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia

aluksia. Lisäksi momentin terminologiaa muutettaisiin siten, että 1 luvun 2 §:n 31 kohdan mukaisesti lastijätteestä käytettäisiin jatkossa ilmaisua lastijäämä. Ilmoitusta koskevaa terminologiaa tarkennettaisiin siten, että jätteiden ennakkoilmoitus -ilmaisua käytettäisiin pykälän otsikon lisäksi myös 1 momentissa. Ilmoituksen tekotapaa ja määräaikoja koskevat vaatimukset vastaisivat sanatarkasti nykyisen 3 §:n 1 momentin vaatimuksia ja sisällöllisesti alusjätedirektiivin 6 artiklan 1 kohdan vaatimuksia. Alusjätedirektiivin 6 artiklan 3 kohdan ilmoitusten sisältämät tiedot olisi pidettävä aluksella mieluiten sähköisessä muodossa vähintään seuraavaan käyntisatamaan saakka, ja ne on pyynnöstä esitettävä jäsenvaltioiden asiasta vastaaville viranomaisille. Kansallinen vaatimus menisi tätä pidemmälle, ja tiedot tulisi olla aina sähköisessä muodossa. Aluksen tulee toimittaa tiedot sähköisesti, joten ei ole syytä, miksei niitä voitaisi säilyttää aluksella sähköisessä muodossa. Lisäksi kansallisen sääntelyn vaatimusta tietojen esittämisestä jäsenvaltioiden viranomaisille täydennettäisiin direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaan siten, että viitattaisiin jäsenvaltioiden toimivaltaisiin viranomaisiin.

Nykyisen 3 §:n 2 momentin tavoin myös ehdotettu 2 §:n 1 momentti koskisi poikkeuksia ennakkoilmoitusvelvollisuudesta. Koska 1 momentissa säädettäisiin alusjätedirektiivin mukaisesti, että ennakkoilmoitusvelvollisuus koskisi vain seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia, kalastus-alusten ja enintään 12 matkustajaa kuljettavien huviveneiden rajaamiselle 1 momentin vaatimusten ulkopuolelle ei ole tarvetta eikä perusteita. Sen sijaan 2 *momentissa* säädettäisiin alusjätedirektiivin 3 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan ja mainitun artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan sallimalla tavalla, että 1 momentin sääntely ei koske aluksia, jotka käyvät vain sataman ankkurointialueella, eikä satamapalveluissa käytettäviä aluksia.

Nykyisen 3 §:n 3 momentin mukaista säännöstä siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto valvoo alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen ilmoituksia ja aluksia siten kuin direktiivissä säädetään, ei ehdoteta sisällytettävän 2 §:ään, koska Liikenne- ja viestintäviraston tehtävistä säädetään 12 luvun 2 §:ssä. Mainitun mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo muun muassa aluksen päällikön tai muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta ja velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan, joten se pitää jo sisällään nykyisin 3 §:n 3 momentissa säädetyn toimivallan.

3 §. Jätteen toimittamista koskeva tosite. Uutena alusjätedirektiivistä johtuvana vaatimuksena 3 §:ssä säädettäisiin jätteen toimittamista koskevan tositteiden antamisesta alukselle ja tositteeseen sisältyvien tietojen säilyttämisestä aluksella. Pykälän 1 *momentin* mukaan sataman vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on toimitettava aluksen päällikölle jätteiden toimittamista koskeva tosite. Tositteeseen olisi sisällytettävä alusjätedirektiivin liitteessä 3 luetellut tiedot. Tiedot koskevat sataman ja sen vastaanottolaitteiden sekä aluksen yksilöintiä. Lisäksi tositteella ilmoitetaan MARPOL-yleissopimuksen jättekategorioiden mukaisesti satamaan jätettävät jätteet kuutioina. Ehdotetun 3 §:n mukaan tosite olisi annettava ilman aiheutonta viivytyksiä. Momentti perustuisi alusjätedirektiivin 7 artiklan 2 kohdan ensimmäiseen alakohtaan. Käytännössä satamissa voi olla tilanteita, joissa osa jätteistä on jätetty miehittämättömiin vastaanottolaitteisiin, jolloin satamalla ei olisi tietoa jätetyn jätteen määrästä. Tällöin satama voisi toimittaa tositteiden myöhemmin saatuaan tiedon jätetyn jätteen määrästä esimerkiksi jätteen tyhjentämisestä vastaavalta jätehuoltoyritykseltä taikka ilmoittaa tositteessa jätetyn jätteen määrän ennakkoilmoituksessa annettuun tietoon perustuen.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin tosittenantovelvollisuutta koskevista poikkeuksista. Alusjätedirektiivi sallii tosittenantovelvollisuudesta poikkeamisen sellaisten pienten satamien osalta, joissa on miehittämättömät laitteet tai jotka sijaitsevat syrjäisillä alueilla. Satamien nimet ja sijainnit on ilmoitettava sähköisesti unionin SafeSeaNet-järjestelmässä. Kansallisesti säädettäisiin, että 1 momentin kuitinantovelvollisuus ei koskisi satamia, jotka voivat vastaanottaa ainoastaan kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin aluksia. Lisäksi vaatimuksena on,

että satamassa on miehittämättömät vastaanottolaitteet. Siten pienen sataman rajana pidettäisiin kansallisesti sataman ympäristölupavolvollisuutta, joka ympäristönsuojelulain (527/2014) liitteen mukaan on se, että satama soveltuu kantavuudeltaan yli 1350 tonnin aluksille. Miehittämättömillä vastaanottolaitteilla tarkoitetaan, että satamassa ei ole henkilökuntaa ottamassa vastaan aluksilta peräisin olevia jätteitä eli aluksen henkilökunta toimittaa jätteet itse alukselta satamassa olevaan vastaanottolaitteeseen. Tositteenantovelvollisuutta koskevan vapautuksen ehdot täyttävän sataman olisi ilmoitettava jätehuoltosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä haluavansa vapautuksen velvollisuudesta. Jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen olisi tällöin ilmoitettava tällaisen sataman nimi ja sijainti SafeSeaNet-järjestelmään. Tiedot ilmoitettaisiin SafeSeaNetiin kuitenkin vain niiden satamien osalta, joissa käy seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Tietojen ilmoittaminen on perusteltua, koska poikkeusten ilmoittamisella pyritään varmistamaan alusten tiedonsaanti, ja SafeSeaNet-järjestelmää käyttävät vain seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvat alukset.

Pykälän 3 *momentin* mukaan seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai hänen tehtävään valtuuttamansa on ennen satamasta lähtöä tai heti jätteiden toimittamista koskevan tosittien saatuaan ilmoitettava tositteseen sisältyvät tiedot merenkulun tiedonhallintajärjestelmää eli Portnet-tietojärjestelmää käyttäen. Lisäksi edellytetään, että samoilla aluksilla pidetään tosittien sisältämät tiedot saatavilla vähintään kahden vuoden ajan yhdessä öljy-, lasti- tai jätöpäiväkirjan tai jätehuoltosuunnitelman kanssa ja että tiedot toimitetaan pyynnöstä jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle. Momentti perustuu alusjätedirektiivin 7 artiklan 3 kohtaan.

Alusjätedirektiivin 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan sallimalla tavalla pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin, että 1 momentin tosittienantovelvollisuutta ja 2 momentin velvollisuutta säilyttää tietoja aluksella ja antaa niitä pyydettyä jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille ei sovellettaisi satamapalveluasetuksessa tarkoitettuihin satamapalveluissa käytettäviin aluksiin. Satamapalveluissa käytettävät alukset ovat sataman pitäjän omassa tai jonkun sataman pitäjän valtuuttamana sataman alueella toimivan käytössä, joten jätteiden toimittamista koskevan tosittien antamiselle ei ole samanlaista tarvetta kuin satamasta toiseen ja etenkin eri valtioiden välillä kulkevien alusten ollessa kyseessä.

4 §. *Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut.* Nykyisen 2 §:n mukainen alusjätteistä ja lastijätteistä perittäviä maksuja koskeva sääntely siirrettäisiin muutettuna 4 §:ään. Nykyinen sääntely kattaa jo pääpiirteissään alusjätedirektiivin kustannusten kattamiseen käytettäviä järjestelmiä koskevan 8 artiklan vaatimukset, mutta 4 §:ään nyt tehtäisiin alusjätedirektiivin täytäntöönpanon edellyttämät muutokset. Ehdotetun 1 luvun 2 §:n 31 kohdan mukaisesti pykälässä käytettäisiin nykyisen lain lastijäte-termin sijaan termiä lastijäämä.

Ehdotettu 1 *momentti* vastaisi pääpiirteissään nykyisen 2 §:n 1 momenttia ja sisältäisi säännökset niin kutsutusta ei erityismaksua -järjestelmästä. Sen mukaan jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi sataman pitäjä perisi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta riippumatta siitä, jättääkö alus jätettä satamaan tai kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Lisäys siitä, kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan, on kansalliseen harkintaan perustuva lisäys, jolla pyritään varmistamaan aukottomasti, että sataman perimät maksut eivät vaihteile jätettävän jätteen määrän mukaan. Alusjätedirektiivi edellyttää ei erityismaksua -järjestelmää (direktiivissä käytetään termiä välillinen maksu) vain kiinteän jätteen osalta, mutta kansallisesti järjestelmän piiriin kuuluisivat nykyisen sääntelyn mukaisesti myös öljypitoiset jätteet ja käymäläjätevedet. Kansallinen säännös perustuisi HELCOMin suosituksen 28E/10 2.1 kohtaan. Alusjätedirektiivin mukaan välillinen maksu ei koske lastijäämiä, joten öljypitoisten jätteiden ja kiinteiden jätteiden yhteydessä lastijäämät rajattaisiin myös kansallisen sääntelyn ulkopuolelle. Kiinteitä jätteitä koskevassa 3 alakohdassa

säädettäisiin alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan c alakohtaan perustuen, että kiinteisiin jätteisiin luettaisiin kuuluvaksi myös kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvä jäte. Alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan b alakohdan i alakohdan mukaisesti säädettäisiin, että ilman erityismaksua katetaan myös välilliset hallintokustannukset.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin maksuista, joita aluksilta peräisin olevien jätteiden jättämisestä peritään jätetyn jätteen lajien ja määrän perusteella, eli niin kutsutuista suorista maksuista. Momentti perustuu kokonaisuudessaan uuteen alusjätedirektiiviin. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että suora maksu peritään 1 momentissa tarkoitettujen jätelajien jättämisestä aiheutuneista kustannuksista, kun toimitettu jätemäärä ylittää valtioneuvoston asetuksessa tarkoitetun erillisen varastotilan. Valtioneuvoston asetuksella säädettävä määritelmä perustuisi komission täytäntöönpanosäädöksellä antamaan määritelmään. Erillisen varastotilan ylittävää jätettä koskeva säännös perustuisi osin alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan c alakohtaan, joka tosin koskee vain kiinteää jätettä. Momentin 2 kohdassa säädettäisiin, että suora maksu perittäisiin alusjätedirektiivin 8 artiklan 2 kohdan f alakohdan mukaisesti pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevasta jätteestä. Momentin 3 kohta perustuu alusjätedirektiivin 8 artiklan 3 kohtaan. Sen mukaan se osa kustannuksista, jota ei kateta välillisellä maksulla, katettaisiin aluksen tosiasiallisesti toimittaman jätteen lajin ja määrän perusteella. Siten lastijäämien jättämisestä aiheutuvat kustannukset katettaisiin toimitetun jätteen lajin ja määrän perusteella.

Pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin, että maksujen olisi oltava kohtuullisia ja perustuttava satamassa käytössä olevien laitteiden aiheuttamiin kustannuksiin ja satamassa tarjottaviin palveluihin. Säännös perustuisi alusjätedirektiivin 8 artiklan 6 kohtaan. Nykyisen 2 §:n 3 momentin mukaisesti 3 momentissa edellytettäisiin myös, että sataman pitäjä ilmoittaa alukselta perittävän maksun suuruuden ja laskentaperusteet. Lisäksi jätehuoltosuunnitelmia koskevassa 9 luvun 5 §:ssä säädettäisiin, että maksun suuruus ja laskentaperusteet on sisällytettävä sataman jätehuoltosuunnitelmaan. Ehdotetun 10 luvun 4 §:n 3 momentissa säädettäisiin myös, että maksut voivat vaihdella alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan; jos palveluja tarjotaan sataman tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella; tai jätteen vaarallisuuden perusteella. Vanhan alusjätedirektiivin mukaisesti nykyisessä lainsäädännössä on sallittu maksujen porrastaminen, mutta nyt sääntely päivitetäisiin vastaamaan uuden alusjätedirektiivin 8 artiklan 4 kohdan sääntelyä maksujen vaihtelemisesta.

Pykälän 4 *momentin* mukaan maksuista olisi myönnettävä alennusta alusjätedirektiivin 8 artiklan 5 kohdan edellyttämällä tavalla lähimerenkulussa toimiville aluksille ja aluksille, joilla käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä. Ensimmäinen alennusperuste on uusi. Alusjätedirektiivistä johtuen jatkossa vain aikataulun mukaisessa liikenteessä olevat alukset olisi vapautettavissa jätteiden jättövelvollisuudesta, ennakoilmoitusvelvollisuudesta ja jätemaksuista, joten lähimerenkulun alusten vapauttaminen olisi perusteltua etenkin niiden alusten osalta, jotka ovat säännöllisessä lähiliikenteessä, mutta eivät liikennöi aikataulun perusteella. Momentin toinen kohta koskee ympäristöystävällisille aluksille myönnettäviä alennuksia. Kohdan sanamuoto vastaisi sanamuodoltaan osin nykyisen 10 luvun 2 §:n 3 momentin säännöstä. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä 8 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan mukaisesti sen määrittämiseksi, täyttääkö alus direktiivin mukaisen aluksella olevaa jätehuoltoa koskevat vaatimukset eli käytännössä ympäristöystävällisen aluksen määritelmästä. Tämä määritelmä on tarkoitus ottaa osaksi kansallista sääntelyä 10 luvun 7 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella. Myös lähimerenkulun määritelmästä olisi tarkoitus säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella, jotta määritelmän laadinnassa ehditään ottaa huomioon muiden jäsenvaltioiden käytävä keskustelu. Tavoitteena on, että kansallisesti

sovellettava lähimerenkulun määritelmä olisi mahdollisimman samankaltainen Ruotsin kansallisen määritelmän kanssa.

Pykälän 5 momentin mukaisesti maksut voisivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun tai muuhun sataman käyttöoikeudesta perittävään maksuun. Vastaavan kaltainen säännös sisältyy myös nykyiseen 3 §:ään. Satamamaksuun sisältyvien aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottamisesta perittävien maksujen osuus satamamaksusta tulee ilmoittaa sen varmistamiseksi, että maksut ovat kohtuullisia ja tasapuolisia ja että ne vastaavat käytettävissä olevien laitteiden ja palvelujen kustannuksia.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin poikkeuksista aluksista perittävistä maksuista. Momentin mukaan maksuja ei perittäisi aluksilta, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on vapauttanut 10 luvun 5 §:n nojalla alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakosta. Vapautussääntely perustuu alusjätedirektiivin 9 artiklaan. Vapautuksen ehtona on jätehuoltosopimus jossain aluksen reitin varrella olevassa satamassa, joten jätteiden vastaanotosta vastaava sopimuspuoli perii alukselta maksun sen jättämisestä jätteistä tämän sopimuksen perusteella. Siten alukselta ei ole tarpeen periä maksua alusjätedirektiivin 8 artiklassa ja merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 5 §:ssä tarkoitetulla tavalla. Maksuja ei perittäisi myöskään satamapalveluasetuksessa tarkoitetulta aluksilta. Satamapalveluissa käytettäviltä aluksilta ei ole tarpeen periä maksua alukselta peräisin olevan jätteen jättämisestä, koska ne tuottavat palveluita satamalle ja sitä käyttäville aluksille. Siten ne suljettaisiin alusjätedirektiivin 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti maksuvelvollisuuden ulkopuolelle. Maksuja ei perittäisi myöskään aluksilta, jotka käyvät vain sataman ankkurointipaikalla. Säännöksellä pyritään välttämään aluksille aiheutuvat viivytykset. Alusjätedirektiivin 3 artiklan 1 kohdan toinen alakohhta sallii tällaisen poikkeuksen maksuvelvollisuudesta. Toisin kuin nykyisessä poikkeuksia koskevassa 2 §:n 4 momentissa on säädetty, maksuja perittäisiin myös huviveneiltä ja matkustaja-aluksilta, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa, sillä alusjätedirektiivi ei salli näiden alustyyppien sulkemista maksujärjestelmän ulkopuolelle.

Maksuja koskevia 4 §:n säännöksiä esitetään sovellettavan 1.1.2022 alkaen, vaikka lain on tarkoitus tulla voimaan 28.6.2021. Tällä siirtymäsäännöksellä varmistettaisiin, että satamilla on aikaa muuttaa maksunsa uuden lain mukaisiksi. Kauppamerenkulun satamat asettavat maksut kalenterivuosi, joten säännösten olisi sopivaa tulla sovellettaviksi lain voimaantuloa seuraavan vuoden alusta.

5 §. *Vapautus jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista.* Ehdotettava 5 § perustuisi nykyiseen vapautusta jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta koskevaan 4 §:ään, mutta sisältäisi alusjätedirektiivin 9 artiklan edellyttämät muutokset kansalliseen sääntelyyn. Alusjätedirektiivin sääntelyn mukaisesti vapautus koskisi myös alukselta peräisin olevien jätteiden jättämisestä perittäviä maksuja.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin vapautuksen sisällöstä viittauksineen 10 luvun 1, 2 ja 4 §:ään, vapautuksen myöntävästä viranomaisesta eli Liikenne- ja viestintävirastosta ja kirjallisesta menettelystä. Momentissa säädettäisiin myös vapautuksen ehdoista, joiden kaikkien tulee täytyä, jotta vapautus voitaisiin myöntää. Ehdot poikkeaisivat nykyisen 4 §:n 1 momentin mukaisista ehdoista, koska ne päivitetäisiin alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Ensinnäkin 1 kohdan mukaan alus voitaisiin vapauttaa mainituista velvollisuuksista, jos se on aikataulun mukaisessa liikenteessä. Säännöksessä määriteltäisiin alusjätedirektiivin 2 artiklan 11 kohdan mukaisesti, mitä tarkoitetaan aikataulun mukaisella liikenteellä. Toisena ehtona on alusjätedirektiivin 2 artiklan 12 kohdan mukaisten säännöllisten satamakäyntien ja 13 kohdan usein tehtävien satamakäyntien määritelmien mukaisesti, että alus tekee vähintään kerran

kahdessa viikossa toistuvia saman kaavan mukaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa. Momentin 1 ja 2 kohdat kattaisivat siten alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan. Momentin 3 kohdassa edellytettäisiin, että aluksella on sellainen jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa, jolle satama on antanut hyväksyntänsä ja joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille, sekä jätteen toimittamisen todentavat tositteet. Kohta vastaisi alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan b alakohtaa i-iii alakohtineen. Lähtökohtaisesti pätevyyttä arvioitaisiin sen perusteella, onko kyseinen jätehuoltoyritys merkitty jätelain (646/2011) 142 §:ssä tarkoitettuun jätehuoltorekisteriin. Vaihtoehtoisesti vapautuksen hakijan tulee osoittaa muulla tavoin yrityksen pätevyys. Neljäntenä ehtona säädettäisiin alusjätedirektiivin 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti, että järjestelyllä ei saa olla kielteisiä vaikutuksia meriturvallisuudelle, asumis- tai työoloille aluksilla taikka meriympäristölle.

Pykälän 2 momentin mukaan vapautus myönnettäisiin määräajaksi enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Säännös vastaisi nykyistä kansallista sääntelyä. Alusjätedirektiivissä ei säädetä vapautuksen kestosta muuten kuin että vapautuksen keston tulee ilmetä alukselle myönnettävästä vapautustodistuksesta.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi toimitettava vapautetulle alukselle alusjätedirektiivin 5 liitteen mukainen vapautustodistus. Säännös perustuisi alusjätedirektiivin 9 artiklan 2 kohtaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava myönnetystä vapautuksesta aluksen reitillä oleville satamille ja muille satamille, joita päätös koskee. Liikenne- ja viestintäviraston olisi myös ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot komission ylläpitämän SafeSeaNet-järjestelmän kautta, johon lakitekstissä viitattaisiin alusliikennepalvelulain 20 a §:n kautta. Jälkimmäinen vaatimus perustuu alusjätedirektiivin 9 artiklan 3 kohtaan.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin alusjätedirektiivin 9 artiklan 5 kohdan mukaisesti, ettei alus saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan, jos sillä ei ole riittäviä varastotiloja kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista. Vastaavaa säännöstä ei ole nykyisessä kansallisessa lainsäädännössä.

Lisäksi on syytä huomata, että 5 §:ää on tarkoitus soveltaa vasta 1.1.2023 alkaen. Ehdotuksella sallittaisiin siten noin puolentoista vuoden siirtymäaika, jolloin vapautukset tulisi uusia ja uudet vapautukset hakea.

6 §. Tarkemmat säännökset. Pykälä vastaisi pääpiirteissään nykyistä 9 luvun 5 §:ää. Pykälän 1 momentin johdantokappaleessa kuvattaisiin, että valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi. Johdantokappale olisi siten muotoiltu muuten samalla tavalla kuin nykyisen 5 §:n 1 momentin johdantokappale, mutta MARPOL-yleissopimukseen viitattaisiin 1 luvun 2 §:ään tehdyn muutoksen mukaisesti lyhyessä muodossa. Momentin alakohdassa tarkennettaisiin, mitä aiheita asetuksenantovaltuus koskee.

Ensinnäkin, 1 kohdan mukaan asetuksella ehdotetaan voitavan säätää tarkemmin 10 luvun 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 2 momentin 1 kohdassa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitettua riittävästä erillisestä varastotilasta. Komissio valmistelee alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöstä riittävän erillisen varastotilan

määritelmästä. Merenkulun ympäristönsuojelulain määritelmää on siksi tarpeen tarkentaa tämän valtioneuvoston asetuksella tämän täytäntöönpanosäädöksen valmistuttua.

Toiseksi *2 kohdassa* säädettäisiin perusteista, joiden mukaan 4 §:n 5 momentissa tarkoitettua jätteen vaarallisuutta arvioidaan. Vaikka aluksilta perittävien maksujen suuruus saisi alusjätedirektiivin 8 artiklan 4 kohdan c alakohdan ja merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 4 §:n 5 momentin mukaan jätteen vaarallisuuden mukaan, tämä ei tarkoita, että maksu saisi vaihdella jätetyn vaarallisen jätteen määrän, vaan ainoastaan jätteen vaarallisuuden tyyppin mukaan. Eri jätelajien vaarallisuudesta ja sen arvioinnista on tarkoitus keskustella tarkemmin muiden jäsenvaltioiden kanssa, joten alennusperusteen tarkentaminen valtioneuvoston asetuksella antaisi kansallisesti hiukan lisää aikaa siitä säätämiseksi.

Kolmanneksi *3 kohdan* mukaan asetuksenantovaltuus koskisi perusteita, joiden mukaan alukselle on myönnettävä 2 §:n 4 momentin mukaan alennusta. Kyseisessä momentissa lueteltuja alennusperusteita olisi alusjätedirektiivin 8 artiklan 5 kohtaan perustuen aluksen toimiminen lähimerenkulussa ja aluksen ympäristöystävällisyys eli jos aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä. Komissio valmistelee alusjätedirektiivin 8 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä aluksen ympäristöystävällisyydestä. Valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää alennusperusteesta komission valmisteleman täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti. Komissio ei anna täytäntöönpanosäädöstä lähimerenkulun määritelmästä, mutta siitä käydään keskusteluita muiden jäsenvaltioiden kanssa. Siten valtioneuvoston asetuksella säädettävä määritelmä pyritäisiin harmonisoimaan muiden jäsenvaltioiden, tai ainakin Suomen lähinaapureiden, kanssa.

Ehdotetun *2 momentin* mukaan asetuksella annettavien säännösten ulottamista koskemaan sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia koskeva 2 momentti vastaisi sanatarkasti nykyisen 5 §:n 2 momenttia.

Samalla asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksia koskevasta pykälästä jätettäisiin tarpeettomana pois nykyisen 5 §:n 2 momentin kaltainen säännös, jonka mukaan asetuksella annettavat tarkemmat säännökset on mahdollista ulottaa koskemaan sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

11 luku *Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa*

1 §. *Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen.* Pykälän *2 momenttia* ehdotetaan muutettavan siten, että öljyvahinkojen ilmoittamisvelvoitteen maantieteellistä soveltamisalaa laajennettaisiin kattamaan myös sisävedet. Ehdotuksella pyritään osaltaan varmistamaan, että öljytorjuntaviranomaiset saavat tiedon tilanteista, joissa on öljyvahingon vaara.

3 §. *Tarkemmat säännökset.* Asetuksenantovaltuuksia koskevaa 3 §:n 1 momenttia ehdotetaan muutettavan siten, että viittaus MARPOL 73/78 -yleissopimukseen muutettaisiin 1 luvun 2 §:n 1 kohtaan ehdotetun muutoksen mukaisesti muotoon MARPOL-yleissopimus.

12 luku *Valvonta ja hallintopakko*

1 §. *Valvontaviranomaiset.* Pykälän *1 momenttiin*, joka luettelee lain valvontaviranomaiset, lisättäisiin kuntien ympäristönsuojeluviranomaiset. Kuntien ympäristönsuojeluviranomaisten valvontatehtävistä säädetään jo nykyisin 12 luvun 5 §:ssä, eikä tällä esityksellä ehdoteta

muutoksia kyseiseen pykälään. Siten 1 §:n 1 momenttiin ehdotettu muutos ei lisäisi kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen tehtäviä, vaan kyse olisi lakiteknisestä viittauksesta. Samalla momentista poistettaisiin tarpeettomana maininta Suomen ympäristökeskuksesta lain mukaisena valvontaviranomaisena, koska Suomen ympäristökeskuksen valvontatehtäviä koskenut 12 luvun 3 § on kumottu jo vuonna 2018 lailla 1357/2018.

2 §. Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät. Pykälän 1 momentin 9 kohdassa säädettyä velvollisuutta jättää alusjätteet satamaan koskevaa Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävää tarkennettaisiin siten, että valvontatehtävän tarkennettaisiin alusjätedirektiivin mukaisesti pitävän sisällään alusten velvollisuuden jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan ja jätteiden ennakoilmoituksia siten kuin lain 10 luvussa ja alusjätedirektiivissä säädetään. Alusjätedirektiivin 11 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jäsenvaltion on tarkastettava sen satamissa käyvistä aluksista määrä, joka vastaa vähintään 15:tä prosenttia sen satamissa vuosittain käyvien yksittäisten alusten kokonaismäärästä. Artiklan 2 kohdassa säädetään tarkastettavien alusten valinnasta komission täytäntöönpanosäädöksellä annettavan riskiperusteisen kohdentamismekanismin perusteella. Viittauksella alusjätedirektiiviin säädetäisiin, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi tarkastettava seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia alusjätedirektiivin edellyttämällä tavalla.

6 §. Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät ja 8 §. Poliisin valvontatehtävät. Rajavartiolaitoksen ja poliisin valvontatehtäviä koskeviin 6 ja 8 §:iin ehdotetaan lisättävän uudet 3 momentit, joissa säädetäisiin, että mainitut viranomaiset valvoisivat suorittamansa vesiliikenteen valvonnan yhteydessä seurantadirektiivin soveltamisalaan kuulumattomien alusten velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan. Alusjätedirektiivin 11 artiklan 3 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on otettava käyttöön menettelyt seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolelle jäävien alusten tarkastuksia varten, jotta alusjätedirektiivin noudattaminen voidaan varmistaa. Ehdotuksilla pyritään varmistamaan mainitun vaatimuksen täyttäminen. Rajavartiolaitoksella ja poliisilla olisi toimivalta puuttua seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 1 §:n mukaisen jättöpakon noudattamatta jättämiseen. Rajavartiolaitoksen suorittama valvonta koskisi alle 45-metrisiä huviveneitä ja kalastusaluksia Suomen merialueella, kun taas Suomen sisävesialueella valvontaa suorittaisi poliisi. Tarkoituksena on, että toimivaltaiset viranomaiset voisivat puuttua tällaisiin tilanteisiin muiden merenkulun ympäristönsuojelulain sekä esimerkiksi vesiliikennelain mukaisten tehtäviensä ohessa huomatessaan alusten rikkovan mainittua velvollisuutta. Kyse ei siten olisi merkittävästä uudesta tehtävästä, vaan säännöksillä pyritäisiin varmistamaan direktiivin noudattaminen kevyimmällä mahdollisella tavalla.

Jos Rajavartiolaitos tai poliisi havaitsee valvonnassaan seurantadirektiivin soveltamisalaan kuulumattoman aluksen rikkovan 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan, on rikkomuksesta vastuussa oleva mahdollista tuomita 13 luvun 3 §:n 2 momentin 12 kohdan nojalla merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkorangaistukseen.

15 §. Hallintopakko. Pykälään lisättäisiin nykyisen Liikenne- ja viestintäviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten lisäksi kuntien ympäristönsuojeluviranomaisille ja Tullille toimivaltuus ryhtyä pykälässä säädettyihin toimenpiteisiin. Kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle toimivalta ehdotetaan lisättävän, jotta se voisi puuttua tilanteisiin, joissa sataman pitäjä laiminlyö 9 luvussa säädetty velvoitteensa järjestää aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanotto sekä laatia ja hyväksyttää sataman jätehuoltosuunnitelma. Toimivaltuuden lisääminen Tullille olisi tarpeen, jotta Tulli voisi kieltää toiminnanharjoittajaa jatkamasta säännösten vastaista menettelyä ja määrätä sen ryhtymään toimenpiteisiin markkinoille saatetun polttoaineen, sitä koskevien asiakirjojen tai siitä annettavien tietojen

saattamiseksi vaatimustenmukaisiksi. Lisäys mahdollistaisi sen, että Tulli voi ryhtyä toimenpiteisiin markkinoille saatetun polttoaineen ja luovutustodistusten saattamiseksi vaatimusten mukaiseksi.

16 §. Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka. Lain noudattamisen tehostamiseksi asetettavaa uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskevaan pykälään lisättäisiin kuntien ympäristönsuojeluviranomaisille ja Tullille oikeus asettaa mainittu tehoste. Tarkoituksena on, että kuntien ympäristönsuojeluviranomaiset voisi asettaa uhkasakon sataman pitäjälle sataman jätehuollon järjestämisen ja jätehuoltosuunnitelman laatimisen ja hyväksyttämisen varmistamiseksi. Tulli voisi puolestaan tehostaa mainituilla keinoilla polttoaineen toimittajien valvontaa. Samalla lakiteknisenä korjauksena pykälästä poistettaisiin viittaus uhkasakkolakiin, koska nykyisin se suositellaan jätettäväksi pois.

17 §. Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita. Pykälän 2 momenttia, jossa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston ja Rajavartiolaitoksen tehtävistä havaitessaan aluksen päästäneen öljyä tai haitallisia nestemäisiä aineita, tarkennettaisiin sanamuodoiltaan. Ensinnäkin pyyntö ryhtyä toimiin päästön johdosta kohdistettaisiin vain aluksen lippuvaltiolle, kun nykyisen muotoilun voi ymmärtää siten, että sen tulee kohdistaa myös aluksen seuraavalle käyntisatamalle. Lisäksi viittauksessa alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen käytettäisiin direktiivin lyhennettyä muotoa alusjäterikosdirektiivi. Myös viittauksen sanamuotoa muutettaisiin siten, että se vastaisi nykyisin käytettyä viittaustyyliä.

18 §. Raportointi Euroopan komissiolle. Ehdotettu uusi 18 § koskisi raportointia Euroopan komissiolle. Pykälä koskisi alusjäterikosdirektiivin 12 artiklan mukaista vaatimusta toimittaa komissiolle joka kolmas vuosi kertomus siitä, kuinka toimivaltaiset viranomaiset ovat soveltaneet kyseistä direktiiviä. Kyseinen vaatimus on jäänyt Suomessa panematta täytäntöön, ja komissio on kiinnittänyt tähän huomiota. Raportointitehtävä annettaisiin Suomessa Liikenne- ja viestintävirastolle.

19 §. Tarkemmat säännökset. Nykyisin 18 §:ään sisältyvä asetuksenantovaltuus siirrettäisiin muuttumattomana uudeksi 19 §:ksi, koska 18 §:ssä säädettäisiin jatkossa raportoinnista komissiolle. Samalla pykälästä poistettaisiin tarpeettomana maininta Suomen ympäristökeskuksen tehtävistä valvontaviranomaisena, koska Suomen ympäristökeskuksen valvontatehtäviä koskenut 12 luvun 3 § on kumottu jo vuonna 2018 lailla 1357/2018.

13 luku Erinäiset säännökset

1 §. Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen. Viranomaisten merenkulun ympäristönsuojelulain nojalla perimiä maksuja koskevan 1 §:n 1 momentin loppuun esitetään lisättävän virke, jonka mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille 9 luvun 6 §:n mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu. Mainitussa pykälässä säädetään sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Tarkoituksena on siis, että elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset voisivat periä maksun sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä. Vastaavasta oikeudesta on jo säädetty kuntien ympäristönsuojeluviranomaisille, jotka hyväksyvät huvivenesatamien ja pienten kalastussatamien jätehuoltosuunnitelmat. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset hyväksyvät muiden satamien jätehuoltosuunnitelmat. Elinkeino-, liikenne- ja

ympäristökeskusten tehtävistä perittävän maksun perusteen on soveltuvin osin vastattava valtion maksuperustelaissa säädettyjä perusteita.

3 §. Rangaistussäännökset. Pykälän 2 momentin 1 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi, että merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta voitaisiin tuomita myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden veteen päästämisestä. 2 luvun 1 §:n päästökieltoa ehdotetaan laajennettavan näihin aineisiin, joten samalla ehdotetaan myös sanktiosäännösten laajentamista koskemaan näiden aineiden veteen päästämistä.

Sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta vastoin toimimista koskevaa 2 momentin 11 kohdan viittaukset lain säännöksiin, joissa sataman vastaanottolaitteiden järjestämisestä säädetään, päivitettäisiin. Alusjätedirektiivin täytäntöönpanoon liittyen 9 luvussa ehdotetaan säädettyjen jätteiden vastaanottojärjestelyistä kalastussatamassa (3 §) ja huvivenesatamassa (4 §). Muutoksilla säädetäisiin, että toimimisesta vastoin näiden säännösten mukaisia velvoitteita, voitaisiin tuomita samanlaiseen rangaistukseen kuin vastoin luvun 1 §:n ja 2 §:n mukaisten velvoitteita toimimisesta.

Lisäksi 5 momentin loppuun lisättäisiin, että merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta voitaisiin tuomita myös 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa pykälässä tarkoitettua polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmaa. Rangaistavaa olisi myös se, että polttoaineen toimittajan polttoaineen toimituksen yhteydessä toimittamaa polttoainenäytettä ei ole otettu MARPOL-yleissopimuksen määräysten mukaisesti. Nykyinen sääntely ei ole mahdollistanut puuttumista toimintaan, jossa polttoaineen toimittaja ei ole noudattanut 7 luvun 11 a §:ää tai jossa polttoaineen toimittajan toimittama polttoainenäyte on otettu vastoin IMO:n määräyksiä.

7.2 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälään lisättäisiin uusi 2 a kohta, jossa määriteltäisiin komission delegoitu asetus.

Pykälään lisättäisiin uusi 13 b kohta, jossa määriteltäisiin vakavuusdirektiivi.

Pykälän 20 kohdan ro-ro-matkustaja-aluksen määritelmään liittyvä non-SOLAS-direktiivin viittaus muutettaisiin vastaamaan delegoitua asetusta.

Pykälän 45 kohdan perinnealuksen määritelmää ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että lainsäätäjän tahto pienimuotoisesta kaupallisesta liikennekäytöstä tulisi selkeämmin lain sanamuodosta ilmi. Koska perinnealuksen kaupallinen liikennekäyttö olisi luonteeltaan vain pienimuotoista voisivat perinnealusten rakenteelliset turvallisuusvaatimukset perustellusti poiketa lasti- ja matkustaja-alusten vaatimuksista, mikä edesauttaisi perinnealusten rakenteellisten ratkaisujen ja kulttuurihistoriallisten arvojen huomioimista. Soveltamisalan rajaaminen vain pienimuotoiseen kaupalliseen liikennekäyttöön vähentäisi poikkeavista vaatimuksista mahdollisesti aiheutuvaa kilpailun vääristymistä suhteessa matkustaja-aluksiin. Lisäksi perinnealusten erityispiirteet ja pienimuotoinen kaupallinen liikennekäyttö mahdollistavat sen, että operatiivisia järjestelyjä voidaan käyttää riskien pienentämiseen. Käytön luonteen rajaaminen pienimuotoiseen kaupalliseen liikenteeseen olisi riittävää, eikä näin ollen olisi enää tarvetta rajata käytön luonnetta siihen, onko alus säännöllisessä vai muuten kuin säännöllisessä liikenteessä.

Pienimuotoisena kaupallisena liikennekäyttönä voitaisiin ainakin pitää kesäkaudella kerran viikossa tapahtuvaa liikennöintiä tai lyhyenä noin viikon aikana kerrallaan tapahtuvaa päivittäistäkin liikennöintiä. Laissa tarkoitettuna pienimuotoisena kaupallisena liikennekäyttönä voitaisiin pitää sellaista kaupallista liikennekäyttöä, josta saatava tuotto käytettäisiin nimenomaisesti perinnealuksen ylläpitämiseen ja aluksen liikennöinnin mahdollistamiseen. Pienimuotoisena kaupallisena liikennekäyttönä ei puolestaan ainakaan pidettäisi sitä, että alus liikennöi kesäkaudella keskimäärin yli kolme kertaa viikossa. Olennaista pienimuotoisessa kaupallisessa toiminnassa olisi se, että se ei olisi luonteeltaan säännöllistä. Laissa tarkoitettuna pienimuotoisena kaupallisena liikennekäyttönä voitaisiin pitää sellaista kaupallista liikennekäyttöä, josta saatava tuotto käytettäisiin nimenomaisesti perinnealuksen ylläpitämiseen ja aluksen liikennöinnin mahdollistamiseen. Liikennöinnin keskeyttäminen talvikaudeksi tai toiminnan huono kannattavuus eivät sinänsä tekisi kaupallisesta käytöstä pienimuotoista.

17 §. Samanarvoisuudet. Pykälään esitetään tehtäväksi viittauskorjaus delegoituun asetukseen. Muutos ei vaikuttaisi turvallisuustasoon. Direktiivin liitteen mukaisia säännöksiä on päivitetty säännöllisesti. Kun liitteen päivitykset annetaan jatkossa delegoidulla asetuksella, tulevat ne voimaan jäsenvaltioissa ilman erillisiä täytäntöönpanotoimia.

29 §. Vapautukset. Pykälän 3 momentista poistettaisiin virheellinen viittaus pykälän 2 momenttiin. Pykälän 2 momentin mukainen vapautus koskee alusta, joka poikkeuksellisesti tekee kansainvälisen matkan. Lastiviivayleissopimus ei edellytä, että tällaisesta poikkeuksesta ilmoitetaan IMO:lle, joten viittaus tulisi poistaa.

5 a luku. Ro-ro-matkustaja-aluksen vakavuus. Esityksessä ehdotetaan, että lakiin lisättäisiin uusi 5 a luku, jossa olisi säännökset koskien aluksen vakavuutta.

34 a §. Ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset. Alusturvallisuuslakiin lisättäisiin uusi 34 a §, jonka 1 momentissa edellytettäisiin vakavuusdirektiivin vakavuusvaatimusten täyttämistä direktiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten osalta.

Pykälän 2 momentissa annettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle valtuus antaa tarkempia määräyksiä aluksen teknisestä turvallisuudesta vakavuusdirektiivin täytäntöön panemiseksi sekä vakavuusdirektiivin 5 artiklan mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti jäsenvaltioiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevistä aallonkorkeusarvoista.

34 b §. Todistuskirjat. Lakiin lisättäisiin uusi 34 b §, jossa olisi säännös ro-ro-matkustaja-aluksille myönnettävistä todistuskirjoista. Todistuskirja olisi voimassa niin kauan kuin alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo kuin todistukseen on merkitty.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää todistuskirjan Suomen lipun alla purjehtiville ro-ro-matkustaja-aluksille, jotka täyttävät vakavuusdirektiivin 6 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset.

Pykälän 2 momentin mukaan todistuskirja olisi voimassa niin kauan kuin alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.

34 c §. Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti. Lakiin lisättäisiin uusi 34 c §, jossa säädettäisiin vakavuusdirektiivin 9 artiklan mukaisesta varustamojen kausiluonteista ja lyhytaikaista liikennöintiä koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos ympärivuotista säännöllistä liikennöintiä harjoittava varustamo haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia kalenterivuotta lyhyemmäksi ajanjaksoksi, sen on ilmoitettava asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään yhtä kuukautta ennen kuin mainitut alukset otetaan käyttöön kyseisessä liikenteessä. Jos korvaava ro-ro-matkustaja-alus on kuitenkin ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi otettava nopeasti käyttöön liikennöinnin jatkuvuuden varmistamiseksi, sovelletaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 17 e §:n 3 momenttia.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin enintään kuuden kuukauden mittaisesta kausiluonteisen säännöllisen liikennöinnin jaksosta. Varustamon olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle asiasta viimeistään kolme kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.

Pykälän 3 momentin mukaan, jos tällainen liikennöinti tapahtuu olosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on alhaisempi kuin samalle merialueelle ympärivuotista liikennöintiä varten vahvistettu arvo, Liikenne- ja viestintävirasto voi tämän vakavuusdirektiivin liitteessä I olevia erityisiä vakavuusvaatimuksia asettaessaan käyttää kannella olevan veden korkeuden määrittämiseen tähän lyhyempään ajanjaksoon soveltuvaa merkitsevän aallonkorkeuden arvoa. Tähän lyhyempään ajanjaksoon sovellettava merkitsevän aallonkorkeuden arvo määritetään reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden tai soveltuvin osin ja mahdollisuuksien mukaan reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden keskinäisellä sopimuksella.

Pykälän 4 momentin mukaan tällaisessa liikennöinnissä käytettävillä ro-ro-matkustaja-aluksilla on oltava 34 b pykälässä säädetty todistuskirja, joka osoittaa niiden olevan vakavuusdirektiivin säännösten mukaisia.

91 §. Alusturvallisuusrikkomus. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin kumotun 11 kohdan tilalle uusi 11 kohta, jossa säädettäisiin nykyisen 12 kohdan mukaisesta 34 §:n mukaisen kiellon rikkomisen rangaistavuudesta. Säännökseen lisättäisiin siinä jo nykyään olevan pykäläviittauksen lisäksi lyhyt kuvaus rangaistavasta, viitatussa 34 §:ssä kielletyksi säädetystä menettelystä. Lisäksi 1 momenttiin lisättäisiin uusi 12 kohta, jossa säädettäisiin 34 a §:n 1 momentissa säädettyjen ro-ro-matkustaja-alusten erityisten vakavuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen tahallinen tai törkeä laiminlyönti rangaistavaksi alusturvallisuusrikkomuksena.

7.3 Laki alusrekisterilain muuttamisesta

20 §. Rekisteröintihakemus. Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jolla mahdollistettaisiin poikkeaminen alkuperäisen saantoasiakirjan tai sen julkisen notaarin oikeaksi todistaman jäljennöksen vaatimuksesta. Muutoksella sallittaisiin jäljennöksen esittäminen asiakirjasta tarpeellisena selvityksenä saannon laillisuudesta. Jäljennöksen toimittaminen olisi mahdollista digitaalisesti, esimerkiksi sähköpostin liitteenä. Saantoasiakirja voitaisiin edelleen toimittaa alkuperäisenä ja myös postitse tai esittää asiakirja paikan päällä virastossa. Muutos vaikuttaisi myös alusrekisterilain 27 §:n sääntelyyn. Jäljennöksen esittäminen saantoasiakirjasta riittäisi estämään hakemuksen hylkäämisen.

Liikkumisrajoituksista johtuen aluksen saantokirjaa ei välttämättä saada toimitettua alkuperäisenä kappaleena rekisteriviranomaiselle ja siksi jäljennöksen toimittaminen helpottaisi rekisteröintitilannetta. Vaikka covid-19-pandemia on tällä hetkellä pääosin kotoperäinen, Euroopan edelleen voimakkaasti heikentävä epidemiatilanne voi jatkossa vaikuttaa myös Suomen tilanteeseen. Suomessa syksyn aikana todettu tapausmäärien kasvu heijastelee muualla Euroopassa havaittua pandemian kiihtymistä, verrattuna kesän rauhalliseen tilanteeseen. Lakiehdotuksella pyritään huolehtimaan siitä, että poikkeuksellisissa häiriötilanteissa, kuten

covid-19-pandemia, alusten rekisteröinti olisi mahdollista. Siten huolehditaan myös alusliikenteen toimivuudesta. Muutoksella mahdollistettaisiin osittain vastaava poikkeaminen, josta säädettiin väliaikaisella lailla keväällä 2020 (ks. 404/2020 ja HE 62/2020).

Ehdotettu säännös olisi tarkoitettu vastaamaan tilanteisiin, joissa hakija ei pysty toimittamaan alkuperäistä asiakirjaa 15 §:ssä säädettyssä määräajassa ja alkuperäinen laissa säädetty velvoite pysyisi ennallaan. Tämän vuoksi aluksen omistaja velvoitettaisiin esittämään alkuperäinen saantoasiakirja tai sen julkisen notaarin oikeaksi todistama jäljennös rekisteriviranomaiselle viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista olisi ollut haettava. Asiakirja olisi esitettävä viranomaiselle joko henkilökohtaisesti tai se olisi toimitettava postitse. Kuukauden määräaikaa voidaan pitää kohtuullisena ja sen puitteissa aluksen omistajalla on riittävästi aikaa ja vaihtoehtoja toimittaa alkuperäinen asiakirja. Viranomaisella on velvollisuus järjestää asiointimahdollisuudet toimipisteissään myös poikkeuksellisissa oloissa. Määräaika, yksi kuukausi, ei myöskään ole kohtuuton viranomaisten rekisteritoiminnan julkisen luotettavuuden kannalta.

Säännöksellä pyritäisiin helpottamaan kansalaisten ja yritysten toimintaa myös poikkeuksellisten tilanteiden aikana. Muutoksella vähennettäisiin toimijoiden hallinnollista taakkaa sekä varmistettaisiin meriliikenteen tavarakuljetusten jatkuminen kaikissa tilanteissa. Säännös vastaisi erityisesti tilanteeseen, jossa asiakkaan ja virkamiehen on mentävä tapaamaan toisiaan alkuperäisen asiakirjan tarkistamiseksi.

Ehdotetulla muutoksella pyritään vastaamaan haasteeseen toimittaa alkuperäinen asiakirja sekä noudattaa määräyksiä ja määräaikoja. Näin voi olla esimerkiksi covid-19-pandemian kaltaisissa poikkeuksellisissa tilanteissa. Asiakirjan toimittaminen voi olla välttämätöntä, jos rekisteröinti on tehtävä tietyssä päivänä ja alus halutaan pitää keskeytyksettä liikenteessä. Hakijaa ei voitaisi velvoittaa esittämään alkuperäistä saantoasiakirjaa, jos hän ei esimerkiksi mahdollisten säädettyjen rajoitusten tai muiden toimenpiteiden vuoksi pääsisi paikanpäälle sitä tekemään. Siksi olisi tärkeää mahdollistaa menettely, jolla turvattaisiin alusten keskeytyksetön liikennöinti ja tavarakuljetusten jatkuvuus. Ilman muutosta kauppamerenkulun toimijoille syntyisi tarpeetonta hallinnollista taakkaa ja aluskuljetusten jatkuminen voisi estyä, jos niitä ei pystyttäisi rekisteröimään säädettyssä määräajassa esimerkiksi rajoitusten vuoksi. Myöskään viranomaisen ei tarvitsisi mennä paikanpäälle tarkastamaan asiakirjaa.

Mahdollisuutta esittää saantoasiakirjan jäljennös hakemuksen liitteenä ei olisi kuitenkaan rajattu ainoastaan poikkeuksellisiin oloihin, vaan sen esittäminen olisi mahdollista kaikissa tilanteissa. Tämä voisi helpottaa alusten rekisteröintiä ja toimijoiden hallinnollista taakkaa myös muissa tilanteissa, kun rekisteröinnin ja omistusoikeuden kirjaamisen voisi tehdä esittämällä asiakirjan jäljennöksen esimerkiksi digitaalisesti.

Pykälän nykyinen 4 momentti esitetään muutettavaksi *5 momentiksi*.

Pykälän *2 momentin 3 kohtaan* tehtäisiin tekninen kielellinen korjaus. Kielellisellä korjauksella muutettaisiin lain sanamuodot vastaamaan nykyistä lakikieltä.

27 §. Hakemuksen hylkääminen. Pykälään lisättäisiin tarkennus ”edellä 20 §:ssä tarkoitettu”, jotta tiedetään, mitä hakemusta pykälässä tarkoitetaan. Näin pykälä täyttäisi vaatimuksen siitä, että se on myös yksinään luettuna ymmärrettävä.

Pykälän *1 kohtaan* tehtäisiin tekninen viittausmuutos. Muutoksella lisättäisiin 20 §:n viittaus myös uuteen 4 momenttiin sekä korjattaisiin vanha viittaus 20 §:n 4 momenttiin vastaamaan ehdotettua uutta 5 momenttia.

Pykälän 2 kohtaan tehtäisiin kielellinen tarkennus. Kohdasta poistettaisiin toinen päällekkäinen maininta vallintaoikeuden rajoituksesta ja näin selkeytettäisiin lakitekstiä.

Pykälän 3 kohtaan lisättäisiin kielellinen tarkennus, että siinä tarkoitetaan muuta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua estettä.

31 §. *Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus rekisteristä.* Pykälän otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi ”aluksen poistaminen rekisteristä”.

Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin kielellinen korjaus. Momenttia tarkennettaisiin niin, että rekisteriviranomainen ei voi itse, vaan omasta aloitteestaan poistaa aluksen rekisteristä mainitussa pykälässä tarkoitetuilla perusteilla. Lisäksi momentista poistettaisiin maininta rekisteriviranomaisen kuulemisvelvollisuudesta.

Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 2 momentti, joka velvoittaisi rekisteriviranomaisen poistamaan aluksen rekisteristä, jos alkuperäistä saantoasiakirjaa ei esitetä säädettyssä määräajassa jälkikäteen viranomaiselle. Säännöksellä vastattaisiin siihen tilanteeseen, ettei aluksen omistaja täyttäisi velvollisuuttaan säädettyssä yhden kuukauden määräajassa.

Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 3 momentti, jossa mainittaisiin rekisteriviranomaisen velvollisuudesta kuulla omistajaa ennen päätöstä poistaa alus rekisteristä. Hallintolain mukaan rekisteriviranomaisen on varattava aluksen omistajalle tilaisuus tulla kuulluksi ennen päätöstä poistaa alus rekisteristä. Tästä mainittaisiin pykälässä rekisteröidyn oikeussuojan varmistamiseksi.

Vuoden 1982 merioikeusyleissopimuksen (SopS 50/1996) mukaan alukset saavat käyttää ainoastaan yhden valtion lippua. Suomi on merioikeusyleissopimuksen osapuoli. Perinteinen kansallinen alusrekisteri perustuu merioikeusyleissopimuksen 91 artiklaan, jonka mukaan valtion tulee määrittää ne ehdot, joiden mukaan alukset rekisteröidään sen alueella, sekä ne ehdot, joilla aluksille annetaan oikeus käyttää kyseisen valtion lippua. Perusedellytyksenä on, että valtion ja aluksen välillä on todellinen yhdysside.

Suomi on merenkulun kansainvälisyyden takia katsonut, että rekisteröinnin ehtona on oltava alkuperäisen asiakirjan esittäminen viranomaiselle, jotta totuudenvastaista tietoa ei annettaisi ja kansainvälisten alusten saanto voitaisiin luotettavasti varmistaa. Tämä on myös normaali käytäntö lippuvaltioiden parissa, jotta todellinen yhdysside voidaan todistaa.

Ehdotetun säännöksen tarkoitus on siten suojata viranomaisen pitämien yleisten rekisterien luotettavuutta ja niiden tietojen totuudenmukaisuutta. Muutoksella turvataan se, että väärää tietoa rekisteriin merkittävästä seikasta ei anneta siinä tarkoituksessa, että annetun tiedon perusteella tehtäisiin rekisteriin virheellinen merkintä. Tämän vuoksi viranomaisella olisi 31 §:n muutoksen myötä velvollisuus poistaa alus rekisteristä, mikäli alkuperäistä lain velvoitetta esittää alkuperäinen saantoasiakirja määräajassa ei täytettäisi. Rekisteriviranomaisen olisi kuitenkin täytettävä hallintolain mukainen kuulemisvelvoitteensa ennen rekisteristä poistamista.

Pykälän nykyinen 2 momentti esitetään muutettavaksi 4 momentiksi.

Merenkulku kuuluu EU:n ja jäsenmaiden jaettuun lainsäädäntövaltaan. Ehdotettuja muutoksia koskeva rekisterinpito-oikeus on kansallinen tehtävä, eikä niistä ole unionin lainsäädäntöä.

7.4 Laki eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain 4 a §:n muuttamisesta

4 a §. *Luokituslaitoksen tekemä aluksen turvatarkastus.* Pykälään esitetään lisättäväksi uusi 4 a §, joka tulisi voimaan mahdollisimman pian. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta valtuuttaa hyväksymänsä luokituslaitos tekemään turvatoimiasetuksessa tarkoitettu aluksen turvatarkastus ja antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen. Valtuutus voi koskea kaikkia turvatoimiasetuksessa tarkoitettuja tarkastuksia, mukaan lukien väli- ja uusintatarkastukset. Voimassaolevan lain 4 §:n mukaan tarkastuksen voi tehdä ja todistuksen antaa vain Liikenne- ja viestintävirasto. Momentissa säädettäisiin hyväksytyn luokituslaitoksen määritelmästä viittaamalla aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1868/2009) 2 §:n määritelmään.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin luokituslaitoksen työntekijän rikosoikeudellisesta virkavastuusta sekä vahingonkorvausvastuusta.

Luokituslaitoksella tarkoitetaan alusten tarkastuksia ja katsastuksia tekeviä laitoksia. Aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdan mukaan hyväksytyllä luokituslaitoksella tarkoitetaan turvatoimiasetuksen mukaisesti hyväksyttyä laitosta, jonka kanssa Liikenteen turvallisuusvirasto tai Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt katsastusvaltuutusta koskevan sopimuksen.

Turvatoimilailla annetaan turvatoimiasetuksessa edellytetyt kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Turvatoimiasetus mahdollistaa tehtävän siirtämisen luokituslaitoksille, joten ehdotettu muutos on unionilainsäädännön mukainen. Lisäksi on yleinen kansainvälinen käytäntö, että valtiot käyttävät luokituslaitoksia omien tehtäviensä hoitamisen tukena.

7.5 Laki laivavarustelain muuttamisesta

1 §. *Soveltamisala.* Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin siten, että sen sijaan että laissa säädetään laivavarustedirektiivissä tarkoitetuista varusteista, lakia sovellettaisiin laivavarustedirektiivissä tarkoitettuihin varusteisiin.

14 a §. *Aluksen käyttötarkoituksen muuttuminen.* Lakiin lisättäisiin uusi 14 a §, jossa säädettäisiin ruorimerkillä varustamattomien laivavarusteiden hyväksymisestä 14 §:ää vastaavasti tilanteissa, joissa aluksen käyttötarkoitus muuttuu siten, että se tulee alusturvallisuuslain soveltamisalaan kuuluvaksi.

Pykälässä säädettäisiin, että mitä 14 §:ssä säädetään sellaisesta aluksesta, joka siirretään purjehtimasta Euroopan unionin ulkopuolisen maan lipun alta Suomen lipun alle, sovelletaan myös sellaiseen alukseen, jolle käyttötarkoituksen muutoksen johdosta myönnetään alusturvallisuuslain nojalla turvallisuuskirjoja.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

8.1 Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa satamissa koskeva sääntely

Alusjätedirektiivin ja sen nojalla annettujen komission täytäntöönpanosäädösten täytäntöön panemiseksi tietyistä satamien vastaanottojärjestelyjä ja jätteiden jättämistä satamaan koskevista vaatimuksista olisi tarkoituksenmukaista säätää tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Asetuksella säädettävät säännökset olisi tarkoitus tehdä muutoksina merenkulun

ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen (76/2010). Asetusluonnos on hallituksen esityksen liitteenä.

On syytä huomata, että alusjätedirektiivissä tarkoitettujen komission täytäntöönpanosäädösten valmistelu on viivästynyt, eikä niiden säädösmuodosta ole toistaiseksi tietoa. Siten voi olla, että säädökset ovat suoraan sovellettavaa oikeutta. Jos näin on, ei niiden mukaisia säännöksiä annettaisi asetuksella, ja asetuksenantovaltuudet jäisivät käyttämättä. Alla on kuvattu merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen kaavailtuja muutoksia olettaen, että komission täytäntöönpanosäädökset edellyttävät kansallisia täytäntöönpanotoimia. Komission täytäntöönpanosäädösten viivästymisen vuoksi täytäntöönpanosäädösten perusteella säädettäviksi tarkoitetut tarkemmat säännökset valmistellaan lain voimaantulon jälkeen, koska komissio ei ole vielä julkaissut edes luonnoksia täytäntöönpanosäädöksistä. Liitteenä olevassa asetuseräluonnoksessa ei siten ole tarkempia säännöksiä niistä asioista, joista komissio valmistelee täytäntöönpanosäädöksiä.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 11 §:ssä ehdotetaan säädettävän kyseisen luvun säännösten tarkentamisesta valtioneuvoston asetuksella. Ensinnäkin asetuksella olisi tarkoitus säätää luvun 1 §:ssä tarkoitetuista satamissa olevista vastaanottolaitteista. Mainitulla asetuksenantovaltuudella on tarkoitus säätää nykyisen merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen mukaisesti siitä, että jätteiden vastaanotto voidaan järjestää joko siten, että satamassa on pysyvä vastaanottolaitte tai siten, että satamaan tarvittaessa tilataan jätteiden vastaanottopalvelun. Vastaava tarkentava sääntely sisältyy nykyisin merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen (76/2010) 7 luvun 1 ja 2 §:iin. Asetuksenantovaltuus sallisi vastaanottolaitteita koskevien tarkempien säännösten eriyttäminen eri satamatyyppien osalta, mutta välittömästi ei arvioida olevan tarpeen säätää erilaisista vaatimuksista erilaisille satamille.

Mainitussa 9 luvun 11 §:ssä säädettäisiin myös, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä. Nykyisin jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä säädetään merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen 7 luvun 3 §:ssä. Tätä säännöstä olisi tarkoitus täydentää alusjätedirektiivin 5 artiklan ja liitteen 1 vaatimusten mukaisesti.

9 luvun 11 §:ssä säädettäisiin lisäksi asetuksenantovaltuudesta, joka koskisi sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuulemista ja tiedottamista koskevan 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamista ja niiden ilmoittamista komissiolle, kuten mainitun pykälän 3 momentissa säädetään. Tiedottamisesta säädettäisiin tarpeen vaatiessa esimerkiksi siitä, missä tiedot tulisi julkaista. Tietojen ilmoittamisesta komission SafeSeaNet-järjestelmään olisi puolestaan tarkoitus säätää tarkemmin, kun Euroopan meriturvallisuusvirasto on julkaissut tiedot siitä, miten SafeSeaNetiä kehitetään, jotta se palvelee paremmin alusjätedirektiivissä tarkoitettujen tietojen ilmoittamista. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella annettavissa säännöksissä voitaisiin ottaa huomioon merenkulun tiedonhallintajärjestelmään lähivuotina tehtävät muutokset.

Ehdotetun 11 §:n 7 kohdan mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin puolestaan antaa tarkempia säännöksiä alusjätedirektiivin 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitetun kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämisestä ja raportoinnista komissiolle. Valtioneuvoston asetuksella on tarkoitus säätää, että Luonnonvarakeskus keräisi mainitut tiedot kalastajille kohdennetulla kyselytutkimuksella komission täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti. Valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin myös seurantatiedot komissiolle toimittavasta viranomaisesta ja raportoinnin muodosta.

Toistaiseksi ei ole tiedossa, miten täytäntöönpanosäädöksessä olisi tarkoitus säätää raportoinnista, mutta alustavan arvion mukaan ilmoittamisesta vastaisi Luonnonvarakeskus.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 6 §:ssä säädettäisiin 10 luvun säännösten tarkentamista koskevista asetuksenantovaltuuksista. Ensinnäkin valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollista säätää luvun 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 3 momentissa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitettua riittävästä erillisestä varastotilasta. Komissio antaa alusjätedirektiivin 7 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan mukaisesti täytäntöönpanosäännöksiä riittävän erillisen varastotilan määrittämiseksi käytettävistä menetelmistä, jotka voitaisiin ottaa huomioon kansallisesta arvioinnista säädettäessä. Alusjätedirektiivin 7 artiklan 6 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat nimittäin säätää komission täytäntöönpanosäädöksiä tiukemmista kansainvälisen oikeuden mukaisista vaatimuksista riittävän varastotilan arvioimiseksi. Voi olla, etteivät komission täytäntöönpanosäädökset olisi yhtä tiukkoja kuin Helsingin sopimuksen nojalla annetut HELCOM-suositukset, joten valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollista säätää varastotilan määritelmästä mainittujen HELCOM-suositusten mukaisesti. On oletettavaa, että täytäntöönpanosäädöksessä säädetään eri tavoin kauppamerenkulun alusten ja muiden suurten alusten osalta kuin seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten, kuten huviveneiden, osalta. Siten myös asetuksessa olisi tarpeen säätää.

Toiseksi 10 luvun 6 §:ssä säädettäisiin jätteen vaarallisuuden arviointia koskevasta asetuksenantovaltuudesta. Alusjätedirektiivin 8 artiklan 4 kohdan c kohtaan perustuen 10 luvun 4 §:n 3 momentin 3 kohdassa ehdotetaan säädettävän, että maksut voivat vaihdella jätteen vaarallisuuden mukaan. Jätteen vaarallisuuden huomioimisesta jätemaksujen määrän vaihtelussa käydään parhaillaan keskusteluja unionin jäsenvaltioiden kesken, ja kansallista sääntelyä on tarkoitus tarkentaa tämän keskustelun lopputulosten perusteella valtioneuvoston asetuksella annettavilla säännöksillä. Luonnoksen mukaan vaihtelu perustuisi jätteen vaaraominaisuuksiin ja jätteen käsittelystä syntyviin kustannuksiin.

Valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus antaa tarkempia säännöksiä myös perusteista, joiden mukaan aluksille on myönnettävä 4 §:n 4 momentin mukaisesti alennusta. Kyseisessä momentissa lueteltuja alennusperusteita olisi alusjätedirektiivin 8 artiklan 5 kohtaan perustuen aluksen toimiminen lähimerenkulussa ja aluksen ympäristöystävällisyys eli jos aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, joiden ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai se on hyödynnettävissä. Komissio valmistelee alusjätedirektiivin 8 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä aluksen ympäristöystävällisyydestä. Valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää alennusperusteesta komission valmisteleman täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti. Komissio ei anna täytäntöönpanosäädöstä lähimerenkulun määritelmästä, mutta siitä käydään keskusteluja muiden jäsenvaltioiden kanssa. Siten valtioneuvoston asetuksella säädettävä määritelmä pyritäisiin harmonisoimaan muiden jäsenvaltioiden, tai ainakin Suomen lähinaapureiden, kanssa.

Merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen suunniteltujen muutosten lisäksi niin kutsutussa ELY-keskusten maksuasetuksessa on tarkoitus säätää ELY-keskusten satamilta jätehuoltosuunnitelman hyväksymisestä perimän maksujen suuruudesta. Maksuasetuksen muutoksen valmistelu on kesken, mutta esillä on ollut ehdotus, jonka mukaan maksun suuruus perustuisi kiinteään hintaan ensimmäisiltä tunneilta ja sen jälkeen laskutettavasta tuntitaksasta.

8.2 Alusten välisten haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtojen sekä polttoaineen toimitusten sääntely

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a lukuun ehdotettavien muutosten täydentämiseksi säädettäisiin tietyistä asetuksen- ja määräyksenantovaltuuksista. Tarkoituksena on lisätä merenkulun ympäristönsuojelusta annettuun valtioneuvoston asetukseen uusi 2 a luku, joka koskisi haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtämistä ja polttoaineen toimittamista aluksesta toiseen.

Ensinnäkin valtioneuvoston asetuksella olisi tarkoitus säätää siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista, kuten varautumistoimenpiteistä ja niistä aiheutuvista kustannuksista. Siten valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollisesti tarpeen säätää siirtoon tai polttoaineen toimitukseen osallistuvan aluksen velvollisuudesta toimittaa riittävä torjuntakalusto paikalle sekä kalustolle asetetuista ja koulutettua torjuntahenkilöstöä koskevista vaatimuksista. Tarkoituksena on, että lastien siirtoon tai polttoaineen toimitukseen osallistuvan aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön olisi järjestettävä paikalle apualus, jolla on riittävä torjuntakalusto. Apualuksen ja torjuntakaluston olisi oltava koko siirron ajan jatkuvassa valmiudessa välitöntä käyttöä varten. Lisäksi torjuntakaluston olisi sovellettava kulloinkin siirrettävälle haitalliselle tai vaaralliselle lastille tai toimitettavalle polttoaineelle. Torjuntakalustoon kuuluvan aluksen olisi pystyttävä keräämään siirrettävää haitallista tai vaarallista nestemäistä ainetta tai toimitettavaa polttoainetta merestä tankkeihinsa. Paikalla olisi oltava riittävästi torjuntapuomeja, jotta veteen mahdollisesti vuotava polttoaine tai muu aine ei pääsisi leviämään laajemmalle alueelle. Lisäksi molemmat alukset tulisi ympäröidä öljytorjuntapuomilla. Lisäksi torjuntakalustoa operoivalta henkilöstöltä edellytettäisiin tiettyä koulutusta.

Toiseksi valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin siirtoja ja toimituksia koskevaan ilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista. Ilmoitettavista tiedoista säädettäisiin erikseen öljylastin siirtojen ja muiden siirtojen ja toimitusten osalta. Öljylastin siirtoja koskevaan ennakkoilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista säädettäisiin MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 42 säännön mukaisesti. Kansallisenä lisänä edellytettäisiin tietoa siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista. Nykyisin näiden tietojen sisällyttämisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun 3 §:n viittauksella MARPOL-yleissopimuksen I liitteeseen. Muiden siirtojen ja toimitusten osalta tietoja koskevista vaatimuksista olisi tarkoitus säätää soveltuvin osin kuten öljylastinsiirtojen osalta. Siten ennakkoilmoituksen yhteydessä olisi tarkoitus vaatia operaatioon osallistuvien alusten perustietoja, suunnitellun operaation alkamispäivämäärää, kestoa ja maantieteellistä sijaintia, siirron suorittamistapaa, siirrettävän lastin tai toimitettavan polttoaineen tyyppiä ja määrää sekä operaation palveluntarjoajaa tai kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevien tietojen toimittamista. Lisäksi vaadittaisiin vahvistusta siitä, että aluksella on 3 §:n 3 momentissa tarkoitettu menettelytapaohje sekä tietoa siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista.

Liikenne- ja viestintävirastolle annettaisiin lisäksi valtuus antaa määräyksiä siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen tarkoitetuista alueista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä. Nykyisessä 2 a luvun 6 §:ssä ei tällaista valtuutta ole, vaan alueet on nimetty Liikenne- ja viestintäviraston edeltäjän Liikenteen turvallisuusviraston päätöksellä. Päätös menettely on koettu turhan hankalaksi, minkä vuoksi nimeämisen esitetään tehtävän jatkossa määräyksellä.

Muut 2 a luvussa säädetyt määräyksenantovaltuudet vastaavat nykyisen sääntelyn mukaisia valtuuksia.

9 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta tulee voimaan 28.6.2021. Laissa merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ehdotetaan kuitenkin säädettävän muutamista siirtymäsäännöksistä, joilla kohtuullistettaisiin satamille ja aluksille tulevien vaatimusten voimaantuloa. Lain 2 a luvun 2 §:n säännöksiä siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitetuista alueista sovellettaisiin 1.1.2022 lähtien. Lain 9 luvun 1 §:ssä säädettyjä vastaanottolaitteita koskevia vaatimuksia, 3 §:ssä säädettyjä jätteiden vastaanottojärjestelyjä kalastussatamassa koskevia vaatimuksia ja 4 §:ssä säädettyjä jätteiden vastaanottojärjestelyjä huvivenesatamassa koskevia vaatimuksia sovellettaisiin 1.1.2022 lähtien. Mainitun luvun 5 §:ssä säädettyjä sataman jätehuoltosuunnitelmaa koskevaa vaatimuksia ja 6 §:ssä säädettyjä sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskevia vaatimuksia sovelletaan 1.1. 2023 lähtien. Lain 10 luvun 4 §:ssä säädettyjä alukselta peräisin olevista jätteistä perittävien maksujen määräytymisen perusteita ehdotetaan sovellettavan 1.1.2022 lähtien ja mainitun luvun säännöksiä jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista myönnettävistä vapautuksista 1.1.2023 lähtien. Siihen asti sovellettaisiin mainittuja aiheita koskevia voimassa olevan lain säännöksiä, jotka ovat voimassa ehdotetun lain voimaan tullessa.

Lakien aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta ja laivavarustelain muuttamisesta ehdotetaan myös tulevan voimaan 28.6.2021.

Lakien alusrekisterilain muuttamisesta ja eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta ehdotetaan tulevan voimaan mahdollisimman pian. Näiden lakien ehdotetaan tulevan muita lakeja aiemmin voimaan, koska kyse on vuonna 2020 covid-19-pandemian aikana määräaikaaisina säädettyjen muutosten muuttamisesta pysyvästi. Siten lakien voimaantulo mahdollisimman pian lyhentäisi aikaa, jona ehdotetut säännökset eivät ole voimassa.

10 Toimeenpano ja seuranta

Koska merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitettävät muutokset asettavat velvoitteita useille erilaisille ja eritasoisille toimijoille, on lakia toimeenpantaessa panostettava lain muutoksista viestimiseen. Erityisesti on tarpeen viestiä satamien jätehuoltoa koskevista ja jätteiden jättämisestä satamiin koskevista muutoksista. Muutoksista pyritään viestimään aktiivisesti erilaisissa sidosryhmätapaamisissa kevään 2021 aikana. Tiedottamisessa pyritään hyödyntämään mahdollisimman paljon sidosryhmien etujärjestöjä. Erityisesti huomioidaan ne sidosryhmät, joiden ei voida olettaa seuraavan muutoksia viran puolesta. Tarvittaessa toimivaltaiset viranomaiset voivat tarjota koulutusta ja ohjausta tulevista muutoksista. Lain toimeenpanosta valmistellaan tiedote jaettavaksi niille toimijoille, joita muutokset koskevat. Tiedottamisessa panostetaan ennen kaikkea siihen, että niille, joita laki velvoittaa, on selvää, miltä osin he tulevat velvoittavien säännösten piiriin. Lisäksi tiedonannossa on käytävä ilmi myös velvoitteiden rikkomisesta ja laiminlyönneistä aiheutuvien seuraamusten sisältö. Lisäksi lain toimeenpanoa voidaan tehostaa tarpeen mukaan eri viranomaisille laadittavin tulkintaohjein. Lisäksi satamien jätehuoltoa valvoville viranomaisille on tarkoitus järjestää koulutusta muutoksista.

Lain soveltamisalan laajentuessa alle 45-metrisiin huviveneisiin ja kalastusaluksiin veneilijöitä tulisi valistaa uusista säännöksistä vesiliikennetarkastusten ja muun merellä tapahtuvan valvonnan yhteydessä sekä veneilyturvallisuutta koskevien tapahtumien yhteydessä. Tähän tullaan kiinnittämään huomiota lain toimeenpanossa.

Alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa on tarkoitus tukea myös useilla Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelmaan 2022–2027 ehdotetuilla toimenpiteillä. Toimenpideohjelman laatiminen on parhaillaan käynnissä ympäristöministeriön johdolla, ja se on tarkoitus hyväksyä syksyllä 2021. Aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanottoa pyritään tehostamaan toimenpideohjelmaan ehdotetuilla toimenpiteillä, joilla muun muassa ohjeistettaisiin veneilijöitä ja merenkulkijoita sekä satamia aluksilla syntyvien jätteiden kierrätyksestä, toimittamisesta sataman vastaanottolaitteisiin ja muuten satamaan jättämisestä. Lisäksi on tarkoitus järjestää rahoitusta huvivenesatamien vastaanottolaitteinfrastruktuurin, etenkin käymäläjätevesien imutyhjennyslaitteistojen, hankinnan helpottamiseksi. Toimenpideohjelmaluonnoksessa esitetään myös alusjätedirektiivin mukaisten valvontatehtävien kehittämistä viranomaisten välistä yhteistyötä kehittämällä.

Selvitys teetetään muutaman vuoden kuluttua säännösten voimaantulosta.

Alusjätedirektiivin täytäntöönpanosta keskustellaan myös komission johdolla sekä muiden unionin jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa. Alusjätedirektiivin 17 artiklassa säädetään komissio järjestää tilaisuuksia kokemusten vaihtamiseksi direktiivin soveltamisesta unionin satamissa jäsenvaltioiden kansallisten viranomaisten ja asiantuntijoiden välillä. Tällaisia voidaan järjestää etenkin Euroopan kestävän merenkulun foorumin alusjätteitä käsittelevän alaryhmän (ESSF Waste from Ships) puitteissa. Lisäksi alusjätedirektiivin 23 artiklan 1 kohdan mukaan komissio tulee myös arvioimaan alusjätedirektiivin toimintaa sen viiden ensimmäisen soveltamisvuoden aikana.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Hallituksen esityksellä 40/2021 vp esitetyillä muutoksilla jätelakiin on sisällöllinen yhteys käsillä olevaan esitykseen. Esitykset eivät kuitenkaan ole riippuvaisia toisistaan, ja ne voidaan käsitellä eduskunnassa samaan aikaan.

Lisäksi ympäristöministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys, jolla pannaan täytäntöön SUP-direktiivin vaatimukset muovien sisältävien kalastusvälineiden tuottajavastuusta. Mainittu esitys on tarkoitus antaa eduskunnalle syyskaudella 2021. Esityksellä on tarkoitus säätää merenkulun ympäristönsuojelulaissa muovien sisältävän kalastusvälinejätteen keräysvelvoitteesta ainakin joissain kalastussatamissa.

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2021 toiseksi lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ensinnäkin rahoitus on tarpeen Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvien lisätehtävien kattamiseksi. Alusjätedirektiivin mukaisen valvonnan vaikutus on virastolle 2 henkilötyövuotta ja satamien koulutuksesta ja neuvonnasta aiheutuu 0,2 henkilötyövuoden lisävaikutus. Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus suorittaa direktiivin edellyttämää valvontaa ja satamien kyky tehdä direktiivin edellyttämiä ilmoituksia ovat riippuvaisia lisärahoituksesta. Lastinsiirroille ja bunkraukselle tarkoitettujen alueiden nimeämisen vaikutus on lain voimaantulon jälkeen kertaluonteisesti 0,5 henkilötyövuotta ja 0,2 henkilötyövuotta aina seuraavan nimeämisen yhteydessä.

Ympäristönsuojelun tietojärjestelmän päivittäminen on välttämätöntä, jotta se vastaisi alusjätedirektiivin edellyttämiä muutoksia. Päivittämisestä aiheutuvien kustannusten arvioidaan olevan noin 100 000 euroa.

Luonnonvarakeskukselle esitettävä kalastustoiminnan aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämistä koskeva tehtävä edellyttäisi ensimmäisenä vuonna vähintään 50 000 euron rahoitusta, ja sen jälkeen jokaisen kyselyn yhteydessä reilun 20 000 euroa.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Turvatoimilain 4 a §:n mukaisen alukseen tehtävän tarkastuksen tai katsastuksen tekeminen ja todistuskirjan myöntäminen ovat julkisia hallintotehtäviä. Ehdotetussa muutoksessa esitetään, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi valtuuttaa hyväksytyn luokituslaitoksen suorittamaan aluksen turvatarkastuksen sekä antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen. Valtuutus koskisi sekä kotimaassa että ulkomailla toteutettavia alusten tarkastuksia.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei voida antaa kuin viranomaisille.

Tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttymistä tulee arvioida tapauskohtaisesti kunkin viranomaisorganisaation ulkopuolelle annettavaksi ehdotetun julkisen hallintotehtävän kohdalla erikseen (ks. esim. PeVL 5/2014 vp, s. 3, PeVL 23/2013 vp, s. 3, PeVL 10/2013 vp, s. 2/II, PeVL 6/2013 vp ja PeVL 53/2010 vp). Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisten näkökohtien lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin. Myös hallintotehtävän luonne on otettava arvioinnissa huomioon. Siten tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täytyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön keskeisiä oikeuksia koskevaa päätöksentekovaltaa siirrettäessä. Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudella valtuuttaa hyväksymänsä luokituslaitos tekemään turvatarkastus pyritään tekemään aluksen turvatarkastusprosessista tarkoituksenmukaisempi, edullisempi ja tehokkaampi, kuitenkin sen tarkoitusta vaarantamatta. Luokituslaitosten tekemät turvatarkastukset ovat vakiintunut käytäntö monissa maissa, joten muutoksella myös yhdenmukaistettaisiin käytäntöjä. Hallintotehtävien luonteen huomioiden hallintotehtävän siirron mahdollistaminen on perusteltua, koska kyseessä olisi vain alusten väli- ja uusintatarkastusten toimittaminen. Varustamoille jäisi lisäksi edelleen mahdollisuus saada turvatarkastus myös Liikenne- ja viestintäviraston suorittamana.

Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (esim. PeVL 3/2009 vp, s. 4/II ja PeVL 20/2006 vp, s. 2). Säännöksellä korostetaan julkisia hallinto-tehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkinen valvonta on asianmukaisesti järjestetty. Luokituslaitokset suorittavat jo ISPS-tarkastuksia ja muita vastaavia tehtäviä muiden kuin suomalaisten alusten osalta sekä muiden kansainvälisten sopimusten mukaisia suomalaisten

alusten tarkastuksia, joten niiden asiantuntemusta tämän tehtävän osalta ei ole syytä epäillä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa luokituslaitosten valvonnasta lain aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009) 42 §:n mukaisesti. Tehtävässä luokituslaitoksia koskisivat samat hyvän hallinnon vaatimukset kuin viranomaisia, kuten hallintolaki (434/2003), laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999), laki sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa (13/2003), vahingonkorvauslaki (412/1974) ja kielilaki (423/2003).

Perustuslain esitöiden ja perustuslakivaliokunnan käytännön perusteella merkittävän julkisen vallan käyttämisenä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin (HE 1/1998 vp, s. 179/II, PeVL 22/2014 vp, s. 3–5, PeVL 55/2005 vp, s. 2/II, PeVL 19/2005 vp, s. 8/II). Todistuskirjojen myöntämisestä ei voida pitää sellaisena perustuslakivaliokunnan käytännössä tarkoitettuna merkittävänä julkisen vallan käyttönä, jota ei voisi antaa muun kuin viranomaisen tehtäväksi (kts. esim. PeVL 30/2014 vp, s. 4–5 henkilösertifiointista). Kyseessä on samankaltainen toiminta kuin ajoneuvojen katsastustoiminta, jonka järjestämiseen vastaavalla tavalla perustuslakivaliokunnalla ei ole ollut huomautettavaa (PeVL 22/2013 vp s. 2). Luokituslaitokset hoitavat myös muiden lakien mukaisia alusten katsastuksia ja tarkastuksia sellaisina julkisina hallintotehtävinä, jotka niille on voitu siirtää. Nyt ehdotettua hallintotehtävän laajuuden lisäystä ei voida pitää sillä tavoin merkittävänä, että se muuttaisi tehtävän luonnetta merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäväksi tehtäväksi, jota ei voida PL 124 §:n mukaan siirtää muun kuin viranomaisen tehtäväksi.

Ehdotusta valmisteltaessa on edellä mainituilla perusteilla katsottu, että lakiehdotukset voidaan käsitellä perustuslain 72 §:n mukaisessa tavallisessa käsittelyjärjestyksessä.

Ponsi

Koska alusjätedirektiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki**merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 ja 3 §, 2 luvun 1 ja 3–7 §, 9 ja 10 §, 2 a luku, 3 luvun 1 §, 4 luvun 1 §:n 1 momentti, 4 §, 5 §:n 1 momentti, 6 §, 7 §:n 1 momentti, 8–10 §, 5 luvun 1 ja 3–5 § ja 7 §:n 1 momentti, 6 luvun 1 §, 2 §:n 2 momentti, 3 ja 4 §, 5 §:n 4 ja 5 momentti ja 6 §, 7 luvun 1, 2, 4–6 ja 6 a §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 8 ja 9 §, 9 a §:n 2 momentti, 10 §:n 1 momentti, 11, 11 a ja 12–15 §, 7 a luvun 1, 2, 2 a ja 2 b §, 2 c §:n 1 momentti ja 3–5 §, 8 luvun 4 §, 9 luvun otsikko, 1 ja 3–8 §, 10 luvun 1–5 §, 11 luvun 1 §:n 2 momentti ja 3 §:n 1 momentti, 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentti, 15 ja 16 §, 17 §:n 2 momentti ja 18 § sekä 13 luvun 1 §:n 1 momentti ja 3 §:n 2 momentin 1 ja 11 kohta ja 5 momentti,

sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 §, 2 luvun 3–7 § ja 10 §, 4 luvun 1 §:n 1 momentti, 4 §, 5 §:n 1 momentti, 6 §, 7 §:n 1 momentti ja 8–10 §, 5 luvun 1, 3 ja 5 §, 6 luvun 1 §, 2 §:n 2 momentti, 5 §:n 4 ja 5 momentti ja 6 §, 7 luvun 5 ja 6 §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 10 §:n 1 momentti, 12, 13 ja 15 §, 7 a luvun 3 ja 4 §, 9 luvun 7 §, 10 luvun 1–4 § sekä 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentti, 15 ja 16 §, 17 §:n 2 momentti ja 18 § laissa 990/2018, 1 luvun 3 § osaksi laissa 655/2011, 2 a luku laeissa 275/2017 ja 990/2018, 6 luvun 3 ja 4 § ja 10 luvun 5 § laissa 275/2017, 7 luvun 4 ja 6 a § laissa 586/2018, 7 luvun 9 §, 9 a §:n 2 momentti ja 11 a §, 7 a luvun 1 ja 2 §, 9 luvun 5 § laissa 998/2014, 7 a luvun 2 a ja 2 b §, 2 c §:n 1 momentti ja 5 § laissa 1032/2018, 8 luvun 4 § laissa 473/2016, 11 luvun 1 §:n 2 momentti laissa 581/2018 sekä 13 luvun 3 §:n 5 momentti laissa 628/2017,

lisätään 1 lukuun uusi 8 §, 9 lukuun uusi 9–11 §, 10 lukuun uusi 6 §, 12 luvun 6 §:ään uusi 3 momentti, 8 §:ään uusi 3 momentti ja 12 lukuun uusi 19 § seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

3) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

4) *aluemerellä* Suomen aluevesien rajoista annetun lain (463/1956) 5 §:ssä tarkoitettua aluetta;

- 5) *aluevesillä* Suomen aluevesien rajoista annetun lain 1 §:ssä tarkoitettuja alueita;
- 6) *aluksella* kaikkia vesikulkuneuvoja mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;
- 7) *alukselta peräisin olevalla jätteellä* kaikkea sellaista MARPOL-yleissopimuksen liitteiden I, II, IV, V ja VI soveltamisalaan kuuluvaa jätettä, mukaan lukien lastijäämä, jota syntyy aluksen matkan tai lastauksen, purkamisen ja puhdistuksen aikana, kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvää jätettä ja muuta alukselta peräisin olevaa jätelain (646/2011) 5 §:ssä tarkoitettua jätettä;
- 8) *alusjätedirektiivillä* aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2019/883;
- 9) *alusjäterikosdirektiivillä* alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;
- 10) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;
- 11) *alusliikennepalvelun tarjoajalla* alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;
- 12) *biopolttoaineella* Kansainvälisen merenkulkujärjestön biopolttoaineseosten ja MARPOL-yleissopimuksen I liitteen lastien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja biopolttoaineita ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön energiantensiivisten polttoaineiden ja niiden seoksien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja energiantensiivisiä polttoaineita sekä seoksia, jotka sisältävät edellä tarkoitettuja biopolttoaineita ja polttoaineita;
- 13) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;
- 14) *haitallisella aineella* öljyä, ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z, käymäläjätevettä, kiinteää jätettä ja sellaista aineiden seosta, jossa muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta;
- 15) *Helsingin sopimuksella* vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;
- 16) *huvialuksella* urheilukäyttöön tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus on yli 24 metriä ja bruttovetoisuus alle 500, sen tyypistä ja käyttövoimasta riippumatta, jos sitä ei käytetä kaupalliseen tarkoitukseen;
- 17) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus on vähintään 2,5 metriä ja enintään 24 metriä, sen tyypistä ja käyttövoimasta riippumatta, jos sitä ei käytetä kaupalliseen tarkoitukseen;
- 18) *huvivenesatamalla* satamaa, joka palvelee pääasiassa huvialuksia ja huviveneitä;
- 19) *hyväksytyllä luokituslaitoksella* aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;
- 20) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;
- 21) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8' P Skagerrakissa, mukaan lukien alueen valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;
- 22) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;
- 23) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai ulkomaiden satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle lukuun ottamatta 27 kohdassa tarkoitettua liikennettä;

24) *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;

25) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään sellaisten organismien, joiden kiinnittymistä ei toivota, kiinnittymistä aluksen pintaan;

26) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpoltouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL-yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastuksen seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen tai äyriäisten kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen tai äyriäisten kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettaviksi;

27) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä, liikennettä Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä liikennettä Vihreojen ja Viipurin välillä;

28) *käsiteltyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

29) *käymäläjätevedellä*:

a) käymälöistä, pisaareista 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 a–c alakohdassa tarkoitettujen jätteiden ja jätevesien kanssa;

30) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, tai joka odottaa satamassa;

31) *lastijäämillä* aluksen kannelle, lastitiloihin tai säiliöön lastin lastaamisen ja purkamisen jälkeen jääneitä lastin jäännöksiä mukaan lukien lastauksen ja purkamisen ylijäämät ja valumat riippumatta siitä, ovatko ne märkiä, kuivia vai pesuveteen kulkeutuneita, ei kuitenkaan kannelle lakaisun jälkeen jäänyttä lastipölyä ja aluksen ulkopintojen pölyä;

32) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa ja niitä alueita, jotka määrittää MARPOL-yleissopimuksessa;

33) *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 vietäviksi ulkomaille alusten säiliöissä;

34) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa enemmän kuin 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 ja alle vuoden ikäisiä lapsia;

35) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyn DMB-laadun, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta, mukaista;

36) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määriteltyjen DMX-, DMA- tai DMZ- laatuun mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

37) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

38) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 celsiusasteen lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalaa;

39) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai raskautta;

40) *painolastiveden käsittelyllä* sellaisia mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biologisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joiden avulla painolastivedessä ja sedimenteissä olevat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka joiden avulla vältetään niiden ottaminen alukseen tai niiden päästäminen aluksesta;

41) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 38/2017) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

42) *Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksella* alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

43) *päästöllä* MARPOL-yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä, ei kuitenkaan maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista, meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

44) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

45) *rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

46) *satamalla* paikkaa tai maantieteellistä aluetta, jonka rakenteet ja varustelu on suunniteltu mahdollistamaan alusten, mukaan lukien huvialusten, huviveneiden tai kalastusalusten, vastaanottaminen, mukaan lukien sataman toimivaltaan kuuluva ankkurointialue, ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset;

47) *sataman pitäjällä* oikeushenkilöä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä;

48) *satamapalveluasetuksella* satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2017/352;

49) *satamassa olevalla vastaanottolaitteella* kiinteää, kelluvaa tai liikkuvaa laitetta, johon voidaan ottaa vastaan aluksilta peräisin oleva jäte;

50) *sedimenteillä* aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

51) *seurantadirektiivillä* alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

52) *sisäisillä aluevesillä* Suomen aluevesien rajoista annetun lain 3 §:ssä määriteltyjä alueita;

53) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

54) *sisävesialuksella* sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja

neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629 3 artiklan c kohdassa tarkoitettua sisävesialusta sekä alusta, jolle on myönnetty mainitun direktiivin 6 artiklassa tarkoitettu unionin sisävesialustodistus;

55) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

56) *Suomen vesialueella* aluevesiä ja sisävesialuetta;

57) *talousvyöhykkeellä* Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) tarkoitettua talousvyöhykettä;

58) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;

59) *tyypin oksidipäästöjen valvonta-alueella* merialueita, jotka Kansainvälinen merenkulkujärjestö on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

60) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

61) *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 tyyppien ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

62) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

63) *öljypitoisella seoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

64) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina.

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.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon satamassa sovelletaan lain 9 ja 10 luvun säännöksiä. Sen jälkeen, kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty aluksesta maihin, näihin jätteisiin sovelletaan jätelakia.

Tämän lain 9 ja 10 lukua ei sovelleta:

1) Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä satamiin; eikä

2) yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia palveleviin satamiin, joihin kyseiset alukset eivät toimita jätteitä, edellyttäen, että kyseisessä satamassa käyvillä aluksilla on jätehuoltosopimus jossain muussa satamassa.

Tätä lakia ei sovelleta MARPOL-yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohdassa tarkoitettuun vahingollisen aineen päästöön, joka suoraan aiheutuu merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisesta, hyväksikäytöstä tai näihin liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta käsittelystä.

8 §

Rakenteiltaan ja palveluiltaan sekä käyttäjä- ja jätemääriltään vähäinen paikka tai alue

Tämän luvun 2 §:n 46 kohdassa tarkoitettulla tavalla rakenteiltaan ja palveluiltaan sekä käyttäjä- ja jätemääriltään vähäisenä pidetään seuraavia paikkoja tai alueita:

1) huviveneiden vastaanottamiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta, jossa on alle 25 venepaikkaa tai jonka yhteydessä on alle 25 huviveneen talvitelakointipaikkaa;

2) vähittäisliikkeen tai ravitsemisliikkeen laituria, jota käytetään ainoastaan mainitussa liikkeessä asiointiin tai asioinnin ajan;

3) ainoastaan vesiliikennelain 110 §:n mukaisesti rekisteröintivelvollisuuden ulkopuolelle jäävien vesikulkuneuvojen vastaanottamiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta;

4) maankäyttö- ja rakennuslain 75 §:n mukaisella ranta-asemakaavassa tunnistetulla yhteiskäyttöalueella sijaitsevaa huviveneiden kiinnittymisen mahdollistavaa rakennetta, joka on yksinomaan rantakunnan osakkaiden käytössä;

5) pääsääntöisesti asuin- tai vapaa-ajankiinteistöille liikennöintiin tarkoitettujen alusten kiinnittymiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta, kun mainittujen kiinteistöjen jätehuolto on kunnan järjestämä;

6) kalastusaluksen vastaanottamiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta, joka on ainoastaan yksittäisen ammatinharjoittajan käytössä; tai

7) muuta vastaavaa paikkaa tai aluetta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä siitä, milloin 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua paikkaa tai aluetta pidetään rakenteiltaan ja palveluiltaan sekä käyttäjä- ja jätemääriltään vähäisenä.

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 suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, öljypitoista seosta ei saa päästää veteen aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella eikä Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu päästökielto ja päästörajoitus koskevat myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden veteen päästämistä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Päästökielto ja päästörajoitus eivät kuitenkaan koske öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvan hiilivedyn tai muun sen kaltaisesti aluksella käytettävän haitallisen aineen päästämistä ulkomaiselta alukselta veteen Suomen talousvyöhykkeellä.

Öljypäästöön ei saa lisätä vettä, kemikaaleja tai muita aineita päästörajoitusten kiertämiseksi.

3 §

Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteiden, rakenteiden ja järjestelyjen tulee olla MARPOL-yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaiset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksia tässä momentissa säädettyistä vaatimuksista MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisesti.

Suomalaisessa aluksessa, jonka pituus on vähintään 24 metriä ja bruttovetoisuus alle 400, tulee olla joko pilssiveden keräämiseen tarkoitettu säiliö tai Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän mallin mukaiset laitteet, jotka varmistavat, että poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisin edellytyksin muun kuin 1 tai 2 momentissa tarkoitettua laitteen, rakenteen tai järjestelyn samanarvoisuudesta 1 tai 2 momentissa tarkoitettua laitteen kanssa, jos se on yhtä tehokas kuin 1 tai 2 momentissa tarkoitettu 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-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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

5 §

Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle

Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muulla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukainen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy 1 momentissa tarkoitettua valmiussuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.

6 §

Öljypäiväkirja

Öljysäiliöaluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä öljypäiväkirjaa.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, öljysäiliöaluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan on pidettävä koneistotiloja koskevaa öljypäiväkirjaa.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa öljypäiväkirjan kaavan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto laatii MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisesti öljypäiväkirjan kaavan öljysäiliöaluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 150.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja suomalaisen aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa öljypäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin virasto 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, rakenteiden ja laitteiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen niitä koskevat määräykset. Tästä osoituksena aluksella on oltava kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (*IOPP-todistuskirja*).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavan mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määrääjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

9 §

Porauslautat ja muut alustat

MARPOL-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-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin 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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

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.

2 a luku

Haitallisten ja vaarallisten lastien siirtäminen sekä polttoaineen toimittaminen aluksesta toiseen

1 §

Sovelletamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan lastina kuljetettavien haitallisten aineiden, MARPOL-yleissopimuksen V liitteen I lisäyksessä määriteltujen meriympäristölle haitallisten kiinteiden irtolastien ja SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltujen vaarallisten kiinteiden irtolastien siirtoihin sekä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden, kaasua tai muuta matalan leimahduspisteen polttoainetta käyttäviä aluksia koskevassa kansainvälisessä turvallisuussäännöstössä tarkoitettuja polttoaineena käytettävien kaasujen ja muiden matalan leimahduspisteen polttoaineiden ja biopolttoaineiden toimittamiseen alukselta toiseen.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 1 momentissa tarkoitettuihin siirtoihin eikä toimituksiin, jos ne ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen alusten toteuttamiin siirtoihin tai toimituksiin.

2 §

Siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitetut alueet

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuja lastinsiirtoja ja polttoaineen toimituksia saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Liikenne- ja viestintävirasto nimeää meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi neuvoteltuaan Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Metsähallituksen, Tullin, Väyläviraston, alueen pelastustoimen pelastusviranomaisen ja alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa 1 momentissa tarkoitetut alueet sekä pitää ja julkaisee niistä luetteloa. Ennen alueiden nimeämistä on kuultava asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa mainittuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

3 §

STS-siirtosuunnitelma ja menettelytapaohjeet

Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 ja jota käytetään öljysäiliöalusten väliseen öljylastin siirtoon (*STS-siirto*) merellä, on oltava öljylastin siirtosuunnitelma (*STS-siirtosuunnitelma*), joka täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaiset vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy STS-siirtosuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuun siirtoon tai toimitukseen, ei kuitenkaan STS-siirtoon, osallistuvan aluksen on kuvattava kyseisen siirron tai toimituksen menettelytapaohjeet.

4 §

Velvollisuus ilmoittaa siirrosta ja toimituksesta aluksesta toiseen

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa 1 §:ssä tarkoitettu siirto tai toimitus Suomen vesialueella käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;

2) alusliikennepalvelun tarjoajalle suunnitelmastaan suorittaa 1 §:ssä tarkoitettu siirto tai toimitus Suomen talousvyöhykkeellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla tai muuta sähköistä tiedonvälitystapaa käyttäen.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta.

Edellä 1 §:ssä tarkoitettujen lastien ja jätteiden siirroista ja polttoaineen toimituksista 1 momentissa tarkoitettuun ilmoitukseen on sisällytettävä 7 §:n nojalla säädetyllä valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävät tiedot.

Jos kaikkia 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ei poikkeuksellisesti ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta, tyhjentävän aluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille tahoille 1 momentissa tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta, että se aiotaan suorittaa. Edellä 3 momentissa tarkoitettua tietoa on toimitettava edellä mainituille tahoille niin pian kuin mahdollista. Jos siirtoa tai toimitusta koskevat tiedot muuttuvat ennen suunnitellun siirron tai toimituksen toteuttamista, on tästä välittömästi ilmoitettava 1 momentissa tarkoitettulla tavalla ja liitettävä ilmoitukseen päivitetty tiedot.

Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan on välitettävä tieto 1 momentissa tarkoitettua ilmoituksesta viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle ja muille 2 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvaa siirtoa ja toimitusta koskevaan ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvaan STS-siirtoon sovelletaan, mitä mainituissa laissa säädetään alusliikennepalvelun tarjoajasta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi meriympäristön suojeluun tai alusliikenneturvallisuuteen liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen 1 §:ssä tarkoitettun siirron tai toimituksen.

5 §

Siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö

Edellä 1 §:ssä tarkoitettussa siirrosta tai toimituksessa käytetyllä aluksella on oltava siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö.

STS-siirroista kokonaisvalvontavastuussa olevalla on oltava MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätty pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen.

6 §

Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuja siirtoja ja toimituksia vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa Rajavartiolaitokselle ja alueen pelastustoimen pelastusviranomaiselle siirron tai toimituksen yhteydessä suoritettavista varautumistoimenpiteistä aiheutuvista kustannuksista.

7 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tämän luvun, MARPOL-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten soveltamiseen liittyviä tarkempia säännöksiä:

1) Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvista tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettujen siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista, mukaan lukien varautumistoimenpiteet ja niistä aiheutuvat kustannukset; ja

2) tämän luvun 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuun ilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tämän luvun, MARPOL-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten soveltamiseen liittyviä teknisiä määräyksiä:

1) tämän luvun 2 §:ssä tarkoitetuista alueista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä;

2) Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvien siirtojen ja toimitusten käytännön järjestämisestä; ja

3) STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueilla ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

3 luku

Öljypäästömaksu

1 §

Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus

Edellä 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden päästökiellon rikkomisesta Suomen vesialueella tai 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 päästöä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilta huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Öljypäästömaksu määrätään luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka rikkomuksen tapahtumahetkellä on aluksen omistaja tai laivanisäntä. Öljypäästömaksua ei saa määrätä aluksen omistajalle, jos tämä osoittaa laivanisännän, joka on käyttänyt alusta omistajan asemesta rikkomuksen tapahtumahetkellä.

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat öljypäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisin, Tullin, Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen aluksiin.

4 luku

Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen

1 §

Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus

MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännössä tarkoitettuihin luokkiin X, Y tai Z kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen sovelletaan mainitun liitteen määräyksiä.

4 §

Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja laitevaatimukset

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuihin luokkiin X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavan kemikaalisäiliöaluksen tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä kemikaalisäiliölukukselle asetetut vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen pumppaus- ja putkistojärjestelyjen aluskohtaiset suorituskäyttestit MARPOL-yleissopimuksen II liitteen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää vapautuksia ja kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista sekä määrätä samanarvoisuuksista siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

5 §

Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle

Kemikaalisäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava MARPOL-yleissopimuksen II liitteen määräysten mukainen valmiussuunnitelma haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle.

6 §

Menettelytapaohjekirja

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan on pidettävä aluksen tyhjennystä ja pesua koskevaa menettelytapaohjekirjaa siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

7 §

Lastipäiväkirja

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan on pidettävä lastipäiväkirjaa lastia koskevista toimenpiteistä ja lastin tyhjentämisessä tapahtuneista vahingoista siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

8 §

Muut haitallisten nestemäisten aineiden kuljetuksen todistuskirjat

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännösten tai kemikaalien irtolastikuljetussäännösten vaatimukset.

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki Kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälisen kemikaalialussäännösten mukaista 3 tyypin alusta koskevat vaatimukset, lastisäiliön sijaintia koskevaa vaatimusta lukuun ottamatta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta 1 tai 2 momentissa tarkoitetun todistuskirjan suomalaiselle alukselle edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa todistuskirjan ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

9 §

Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta

Kemikaalisäiliöaluksen päällikkö vastaa siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan, pesuvesi tyhjenetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään MARPOL-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen määräysten mukaisesti.

Satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenne- ja viestintäviraston 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-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti. Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa tarkastuksen kustannuksista.

Aluksen asiamiehen tulee tiedottaa Liikenne- ja viestintävirastolle satamassa tapahtuvasta MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X tai Y kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen purkamisesta. Ilmoitus tulee tehdä hyvissä ajoin ja, jos se on mahdollista, vähintään 48 tuntia ennen aiottua purkamista.

Alusten lastitilojen esipesuun ja tuulettamiseen sovelletaan MARPOL-yleissopimuksen II liitteen määräyksiä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vapautuksia esipesusta ja määräyksiä lastin jäännösten tuulettamisesta mainitun liitteen mukaisesti.

10 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä

suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitettu 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.
Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

- 1) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista, vapautuksista ja samanarvoisuuksista;
- 2) 5 §:ssä tarkoitettu valmiussuunnitelmasta;
- 3) 6 §:ssä tarkoitettu menettelytapaohjekirjasta;
- 4) 7 §:ssä tarkoitettu lastipäiväkirjasta; ja
- 5) 8 §:ssä tarkoitetuista todistuskirjoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut säännökset ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella tai kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen 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-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun aluskohtaisen tyhjennysnopeuden, jolla käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää veteen suomalaisesta aluksesta yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti.

3 §

Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä, ja jokaisen matkustaja-aluksen tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Käymälällä varustetun suomalaisen muun aluksen kuin huviveneen tulee myös täyttää MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset, vaikkei se täyttäisi 1 momentin edellytyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tai aluksen käymäläjäteveden hienonnuksen- ja desinfiointijärjestelmän edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädösten ja MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisen aluksen osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella liikennöivän aluksen jätevesisäiliön rakenteesta ja muista ominaisuuksista.

4 §

Huviveneitä 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-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 enemmän kuin 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (*ISPP-todistuskirja*).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

7 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL -yleissopimuksen IV liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetuista käymäläjäteveden päästökiellosta ja päästörajoituksesta;
- 2) siitä, minkälainen käymäläjätevesi katsotaan tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla käsitellyksi;
- 3) tämän luvun 3 ja 4 §:ssä tarkoitetuista aluksille ja huviveneille säädetyistä vaatimuksista; ja
- 4) tämän luvun 6 §:ssä tarkoitetuista päästökieltoa koskevista poikkeuksista.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

1 §

Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus

Kiinteän jätteen poistaminen veteen alukselta on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hienonnuslaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä.

2 §

Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa

MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 ja 6 säännön mukaisia aluksen kulussa oloa koskevia vaatimuksia ei sovelleta ruokajätteiden poistamiseen, jos on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella muodostaa välittömän terveysriskin aluksella oleville ihmisille.

3 §

Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3–6 säännössä edellytetyjä kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti on laadittava aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

4 §

Aluksen jätehuoltosuunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, sekä aluksella, joka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, ja kiinteillä tai kelluvilla alustoilla, on oltava MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu aluksen työkielellä laadittu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden vähentämiseksi ja käsittelemiseksi. Miehistön on noudatettava aluksen jätehuoltosuunnitelmaa.

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa jätepäiväkirjan kaavan MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti myöntää yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksen aluksen jätepäiväkirjan pitämisestä.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella 1 §:ssä tarkoitetuista poistamiskiellosta ja poistamisrajoituksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen ja Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuksilaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä; ja

2) 5 §:ssä tarkoitetusta aluksen jättepäiväkirjan 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-yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin 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-yleissopimuksen VI liitteen taikka Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

4 §

Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen poikkeustilanteessa

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

1) päästöihin, 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 tai päästön havaitsemisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; eikä

3) MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 13.5 säännön mukaisesti ja säännön edellytysten täytyessä typen oksidipäästöjen valvonta-alueella purjehtivan aluksen dieselmootoreihin, joita typen oksidipäästöjen valvonta-aluetta koskevat päästörajoitukset koskevat, mutta jotka eivät täytä näitä rajoituksia tai joiden polttoaineena voidaan käyttää sekä kaasua että nestemäistä polttoainetta.

5 §

Aluksen laitteita koskevat vaatimukset

Aluksen dieselmootorin sekä sen pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava Euroopan unionin säädösten vaatimusten mukaiset. Jos dieselmootorin lähtöteho on yli 130 kilowattia, puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava myös MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaiset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen dieselmootorin sekä pakokaasujen puhdistuslaitteet ja puhdistusmenetelmät edellyttäen, että ne täyttävät MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksessa poikkeuksia siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan unionin 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-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

6 a §

Aluksen konepäiväkirjaan tehtävät merkinnät

Aluksen konepäiväkirjaan tulee merkitä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 13 säännössä edellytetyt tiedot niistä dieselmootoreista, joilla on todistuskirja, jonka mukaan dieselmootori täyttää sekä VI liitteen typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevat II että III tason päästömääräykset, kun alus saapuu VI liitteen 13 säännön mukaiselle typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevalle III tason valvonta-alueelle ja poistuu sieltä, tai kun dieselmootorin typen oksidipäästöjen vähentämistä koskeva II tai III tason päällä / pois päältä -tila muuttuu tällaisella alueella.

7 §

Polttoaineiden laatuvaatimukset

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin eikä sellaisella aluksella käytettäviin polttoaineisiin, jossa käytetään 9 a §:ssä tarkoitettua päästönvähentämismenetelmää, joka täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

8 §

Polttoaineen määrittäminen

Meriliikenteen polttoaineiden vaatimustenmukaisuus määritetään käyttäen menetelmiä, joiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa, Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa ja Euroopan unionin säädöksissä asetetut vaatimukset.

9 §

Polttoaineen luovutustodistus, polttoainenäytteet ja polttoainetta koskevien merkintöjen tekeminen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava polttoaineen toimittajan antama MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty polttoainenäyte. Todistus ja näyte on säilytettävä aluksella MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Polttoainetta koskevat toimet on merkittävä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

9 a §

Päästönvähentämismenetelmät

Suomalaisella aluksella käytettävät päästönvähentämismenetelmät hyväksytään noudattaen tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 säännöksiä.

10 §

Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö

Uuden päästönvähentämismenetelmän koekäytön tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

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-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan unionin säädöksissä säädetään aineista, joiden polttaminen on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella.

Aluksen jätteenpolttouunin tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

11 a §

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden toimittajia koskevat velvoitteet

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen toimittajan, joka toimittaa meriliikenteessä käytettävää polttoainetta Suomessa, on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle harjoittavansa tällaista toimintaa.

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen toimittajan on annettava kansainvälisessä liikenteessä olevalle alukselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty mainitun liitteen mukaisesti otettu sinetöity polttoainenäyte ja jonka vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut. Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen toimittajan on säilytettävä jäljennös polttoaineen luovutustodistuksesta vähintään kolmen vuoden ajan todistuksen antamisesta.

12 §

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valvonta

Tulli valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta ja jakeluasemilta. Tulli analysoi näytteet ja raportoi tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo aluksilla olevia käytettäväksi tarkoitettuja ja käytössä olevia polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

12 a §

Aluksille toimitettavien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valvonta

Sen lisäksi mitä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valvonnasta säädetään 12 §:ssä, Tulli valvoo meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista polttoaineen toimituksen yhteydessä sellaisten Suomeen rekisteröityneiden toimittajien osalta, joiden on osoitettu toimittaneen edellisten 12 kuukauden aikana vähintään kolme kertaa polttoainetta, joka ei ole polttoaineen luovutustodistuksen eritelmien mukaista. Tulli analysoi näytteet ja raportoi tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun polttoaineen toimittajan on ilmoitettava Tullille jokaisesta polttoaineen toimituksesta alukselle vähintään 24 tuntia ennen suunniteltua toimitusta.

Rajavartiolaitoksen Tullille antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolain (578/2005) 77 §:ssä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun polttoaineen toimittajan on korvattava näytteenotosta ja analysoinnista viranomaisille aiheutuneet kustannukset.

13 §

Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla on velvollisuus antaa tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden saatavuudesta ja laadusta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista.

Liikenne- ja viestintävirasto raportoi meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan komissiolle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle sekä vastaa meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevasta tietojenvaihdosta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

14 §

Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta

Ympäristöministeriö voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää määräaikaisen poikkeuksen tämän luvun mukaisesta polttoaineen laatuvaatimuksesta MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätyillä ja Euroopan unionin säädöksissä säädetyillä perusteilla. Poikkeus on voimassa enintään kuusi kuukautta kerrallaan.

15 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä 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 tarkoitettu 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) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästönvähentämismenetelmistä ja niiden hyväksymisestä;
- 8) 10 §:ssä tarkoitettu uuden päästöjä vähentämisteknologian koekäytöstä;

9) 11 §:ssä tarkoitetuista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella;

10) 10 ja 13 §:ssä tarkoitettu toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määristä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi;

11) 12 ja 12 a §:ssä tarkoitettu näytteiden otosta ja analysoinnista;

12) 12 ja 12 a §:ssä tarkoitettu tietojen raportoinnista Liikenne- ja viestintävirastolle; sekä

13) 14 §:ssä tarkoitettujen polttoaineiden laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisten poikkeuksien tarkemmista perusteista.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös, mille viranomaiselle 1 momentin 10 kohdassa tarkoitettut tiedot annetaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista moottoreiden ja pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista;

2) 9 §:n 2 momentissa tarkoitetuista merkinnöistä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettujen tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitettujen tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

7 a luku

Alusten energiatehokkuus

1 §

Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Alukselle tulee laskea saavutettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Aluksen saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvon tulee olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

2 §

SEEMP-suunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (*SEEMP-suunnitelma*). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

2 a §

Alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tiedonkeruujärjestelmästä johtuvat muutokset SEEMP-suunnitelmaan

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on kerättävä Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavat tiedot kalenterivuodesta 2019 alkaen siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelmassa on oltava vuoden 2018 loppuun mennessä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen, ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

2 b §

Toimitettavat tiedot

Edellä 2 a §:n 1 momentissa tarkoitetun aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitetut tiedot on:

1) koottava kunkin kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa kyseisen kalenterivuoden päättymisestä; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtopäivänä tai niin pian sen jälkeen kuin se käytännössä on mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

Aluksen on toimitettava alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavien tietojen perustana olevat eriteltyt tiedot pyydettyä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle ja muissa kuin 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa pidettävä ne helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Virasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

2 c §

Vaatimustenmukaisuusvakuutus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

1) viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai

2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

3 §

IEE-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (*IEE-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää mainitun liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

4 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

5 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

3) IEE-todistuskirjasta;

4) tämän luvun 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

8 luku

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

4 §

Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen

Painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta:

- 1) huviveneisiin, joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 2) aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 3) Rajavartiolaitoksen aluksiin;
- 4) aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä;
- 5) ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimus pohjaisesti, eikä aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja valtiosopimus pohjaisesti.

9 luku

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

1 §

Satamassa olevat jätteiden vastaanottolaitteet

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät vastaanottolaitteet, joihin voidaan ottaa vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätteet, ottaen huomioon:

- 1) sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet;
- 2) sataman koon ja maantieteellisen sijainnin;
- 3) satamassa käyvien alusten tyyppin; ja
- 4) 10 luvun 5 §:ssä säädetty mahdolliset vapautukset.

Sataman pitäjän on huolehdittava, että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet ainakin seuraaville jätteille:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet;
- 3) käymäläjätevedet;
- 4) käytetyt paristot ja akut;
- 5) sähkö- ja elektroniikkaromu;
- 6) biojäte;
- 7) kuitupakkausjäte;
- 8) muovipakkausjäte;
- 9) lasipakkausjäte;
- 10) metallipakkausjäte ja muu pienikokoinen metallijäte;
- 11) muut kuin 4–10 kohdassa tarkoitetut kiinteät jätteet;
- 12) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

Edellä 2 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.

Mitä edellä 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka palvelevat yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia.

Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa olevat vastaanottolaitteet toimivat moitteettomasti, ja korjattava toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet viivytyksettä.

3 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt kalastussatamassa

Mitä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka ovat pääasiassa 1 luvun 2 §:n 22 kohdassa tarkoitettujen kalastusalueiden käytössä (*kalastussatama*).

4 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt huvivenesatamassa

Mitä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske huvivenesatamia.

Huvivenesataman pitäjän on huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään käymäläjätevesille ja sekalaiselle yhdyskuntajätteelle.

Huvivenesataman, jossa alukset ovat kiinnittyneinä pääsääntöisesti pidempään kuin kolme yötä, pitäjän on kuitenkin huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet ainakin seuraaville jätelajeille:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) käymäläjätevedet;
- 3) sekalainen yhdyskuntajäte;
- 4) vaaralliset jätteet.

Poiketen siitä, mitä 2 ja 3 momentissa sekä 1 §:n 1 momentissa säädetään, huvivenesataman pitäjä voi järjestää jätteiden vastaanoton sopimalla kohtuullisella etäisyydellä lähialueella olevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Tällöin huvivenesatamassa on oltava sen käyttäjien helposti saatavilla tieto tällaisesta järjestelystä sekä kyseisen vastaanottolaitteiston sijainnista ja aukioloajoista. Huvivenesataman jätteiden vastaanottoa mitoitettaessa on myös otettava huomioon toisista huvivenesatamista tulevat käyttäjät.

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelma

Sataman pitäjän on laadittava sataman jätehuoltosuunnitelma aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämisestä satamassa.

Sataman jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanotto, keräys, varastointi, käsittely ja hyödyntäminen sekä muu jätehuolto. Jätehuoltosuunnitelmassa on lisäksi kuvattava aluksilta perittävien maksujen suuruus ja laskentaperusteet. Jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksilta peräisin olevien jätteiden jätehuollossa noudatettavat turvallisuustoimenpiteet, ellei niitä ole kuvattu muussa sataman toimintaa koskevassa toimivaltaisten viranomaisten hyväksymässä suunnitelmassa. Sataman jätehuoltosuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyyppit.

Jos huvivenesatamalla on 4 §:n 3 momentissa tarkoitettu sopimus vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta, on tämän sopimuksen sisältö kuvattava sataman jätehuoltosuunnitelmassa.

Satama voi tehdä toisen samalla maantieteellisellä alueella sijaitsevan sataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman, jossa määritetään vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus kunkin sataman osalta erikseen.

Satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun se on hyväksytty. Lisäksi jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisia toimia ja vastaanottolaitteiden kuntoa on seurattava, havaitut puutteet korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia jatkuvasti kehitettävä.

6 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Sataman jätehuoltosuunnitelma on esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman ja sellaisen kalastussataman, johon vuosittain purettu saalismäärä on alle 20 000 kilogrammaa, jätehuoltosuunnitelma on kuitenkin esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman pitäjän on päivitettävä ja esitettävä jätehuoltosuunnitelma 1 momentin mukaan toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi vähintään viiden vuoden välein. Lisäksi suunnitelma on päivitettävä ja esitettävä toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi, jos sataman toiminta tai satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten vaatimukset.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään antaa määräyksiä tarvittavista vastaanottolaitteista ja siitä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen, sekä muista suunnitelman toteuttamisen kannalta tarpeellisista seikoista.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain (527/2014) 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on lähetettävä sataman pitäjälle ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

7 §

Sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuuleminen ja tiedottaminen

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille ja käyttäjille sekä heidän edustajilleen, toimivaltaisille viranomaisille sekä muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta ja sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on pidettävä nähtävillä ennen sen esittämistä hyväksyttäväksi sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville seuraavat sataman jätehuoltojärjestelyitä koskevat ajantasaiset tiedot sähköisesti ja siten, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon:

- 1) satamassa olevien jätteiden vastaanottolaitteiden sijainti kunkin laituripaikan osalta ja niiden mahdolliset aukioloajat;
- 2) luettelo aluksilta peräisin olevasta jätteestä, jonka jätehuollosta satama vastaa;
- 3) luettelo yhteyspisteistä, satamassa olevista jätteiden vastaanottolaitteista vastaavista toimijoista ja tarjolla olevista palveluista;
- 4) kuvaus jätteenhoitoimenettelyistä; ja

5) kuvaus maksujärjestelmästä mukaan lukien maksujen määräytymisen periaatteet ja hinnat. Sataman, joka on merkitty alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, pitää on lisäksi ilmoitettava 2 momentissa tarkoitettut tiedot seurantadirektiivissä tarkoitettuun unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmään.

8 §

Tarpeettoman viivytyksen välttäminen

Edellä 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille tai muille jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistuville osapuolille aiheudu tarpeetonta viivytystä.

Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja tai muu jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistunut on oikeutettu korvaukseen tarpeettomasta viivytyksestä sille aiheutuneesta vahingosta siten kuin vahingonkorvauslaissa (412/1974) säädetään.

9 §

Satamien jätteiden vastaanottolaitteissa olevista puutteista ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava suomalaisen sataman väitetyistä puutteista Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään, kun on kyse toisen Kansainvälisen merenkulkujärjestön jäsenvaltion ilmoittamasta suomalaisen sataman jätteiden vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Suomen ulkopuolella sijaitsevien satamien jätteiden vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista satamavaltion viranomaisille ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.

10 §

Kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien tietojen kerääminen ja toimittaminen

Luonnonvarakeskuksen on kerättävä kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevia seurantatietoja ja toimitettava tiedot Euroopan komissiolle.

11 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin ja tämän lain säännösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista;
- 2) 2 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä korjaussatamassa;
- 3) 3 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä kalastussatamassa;
- 4) 4 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä huvivenesatamassa;
- 5) 5 §:ssä tarkoitetun sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä;
- 6) 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamisesta ja niiden mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitetusta ilmoittamisesta; ja

7) 10 §:ssä tarkoitetun kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämistä koskevista menetelmistä ja raportoinnin muodosta.

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

1 §

Velvollisuus jättää alukselta peräisin olevat jätteet

Suomalaisen aluksen, joka saapuu Itämeren tai Euroopan unionin 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 alukselta peräisin olevat jätteet MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti.

Jos huvivenesatamassa ei ole vastaanottolaitetta, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulee jättää vastaanottolaitteeseen, jonka käytöstä sataman pitäjä on 9 luvun 4 §:n 4 momentin mukaisesti sopinut.

Edellä 1 momentista poiketen alus voi jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta jätteitä, jos:

- 1) aluksella on riittävät erilliset varastotilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista kertyvälle jätteelle;
- 2) alus käy vain sataman ankkurointialueella ja on siellä alle 24 tuntia; tai
- 3) alus käy vain sataman ankkurointialueella ja sääolosuhteet ovat epäsuotuisat.

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos saatavilla olevien tietojen perusteella ei voida todeta, että aluksen seuraavassa käyntisatamassa on riittävät vastaanottolaitteet, tai seuraava käyntisatama ei ole tiedossa.

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan tässä luvussa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia.

2 §

Jätteiden ennakoilmoitus

Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön on annettava tulosataman pitäjälle alukselta peräisin olevia jätteitä koskeva alusjätedirektiivin liitteen 2 mukainen jätteiden ennakoilmoitus käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. 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 kyseiseen satamaan saapumista, ilmoitus on annettava välittömästi lopullisen tulosataman selvittyä. Tiedot on pidettävä aluksella sähköisessä muodossa vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä Euroopan unionin jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske aluksia, jotka käyvät vain sataman ankkurointipaikalla, eikä satamapalveluasetuksessa tarkoitettuja satamapalveluissa käytettäviä aluksia.

3 §

Jätteen toimittamista koskeva tosite

Sataman, johon jäte on toimitettu, vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on täytettävä ja toimitettava aluksen päällikölle ilman aiheutonta viivytystä jätteen toimittamista koskeva tosite. Tositteeseen on sisällytettävä alusjätedirektiivin liitteessä 3 luetellut tiedot.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua vaatimusta ei sovelleta satamiin, jotka voivat vastaanottaa ainoastaan kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin aluksia ja joissa on miehittämättömät vastaanottolaitteet. Sataman on jätehuoltosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä ilmoitettava, jos se täyttää poikkeuksen edellytykset. Tällöin sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on ilmoitettava sataman nimi ja sijainti seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää käyttäen. Tiedot on ilmoitettava vain niiden satamien osalta, joissa käy seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

Seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai hänen tehtävään valtuuttamansa on ennen satamasta lähtöä tai heti jätteiden toimittamista koskevan tositteen saatuaan ilmoitettava tositteeseen sisältyvät tiedot alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen. Jätteiden toimittamista koskevan tositteen sisältämien tietojen on oltava saatavilla seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvalla aluksella vähintään kahden vuoden ajan yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätapäiväkirjan tai jätehuoltosuunnitelman kanssa, ja ne on pyynnöstä esitettävä Euroopan unionin jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Mitä edellä 1 ja 3 momentissa säädetään, ei sovelleta satamapalveluasetuksessa tarkoitettuihin satamapalveluissa käytettäviin aluksiin.

4 §

Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut

Sataman pitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei tai kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan. Maksun tulee kattaa välilliset hallintokustannukset ja seuraavien alusjätteiden jätehuollon kustannukset:

- 1) öljypitoiset jätteet lastijäämiä lukuun ottamatta;
- 2) käymäläjätevedet; ja
- 3) kiinteät jätteet mukaan lukien kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvä jäte lastijäämiä lukuun ottamatta.

Jätetyn jätteen lajien ja määrän perusteella peritään kuitenkin maksu:

- 1) 1 momentissa tarkoitettujen jätteiden jättämisestä aiheutuneista kustannuksista, jos toimitettu jätemäärä ylittää 6 §:n nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkoitetun erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin;

- 2) pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevasta jätteestä; ja

- 3) siitä osasta kustannuksia, jota ei kateta 1 momentin mukaan perittävällä maksulla.

Maksujen on oltava kohtuullisia ja niiden on perustuttava satamassa käytössä olevien laitteiden aiheuttamiin kustannuksiin ja satamassa tarjottaviin palveluihin. Sataman pitäjän on ilmoitettava alukselta perittävän maksun määrä ja laskentaperusteet. Maksut voivat vaihdella:

- 1) alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan;
- 2) jos palveluja tarjotaan sataman tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella; tai
- 3) jätteen vaarallisuuden mukaan.

Maksuista on myönnettävä alennusta, jos kyseessä on lähimerenkulussa toimiva alus tai aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, jonka ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai jäte on hyödynnettävissä.

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun tai muuhun sataman käyttöoikeudesta perittävään maksuun.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua maksua ei peritä niiltä aluksilta, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on 5 §:n nojalla vapauttanut alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakosta, satamapalveluasetuksessa tarkoitetuilta satamapalveluissa käytettäviltä aluksilta eikä aluksilta, jotka käyvät vain sataman ankkurointipaikalla.

5 §

Vapautus jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista

Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää alukselle 1 §:ssä tarkoitettua alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakkoa, 2 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijäämistä ilmoittamista ja 4 §:ssä tarkoitettua alukselta peräisin olevista jätteistä perittävää maksua koskevan vapautuksen sen reitin varrella oleviin suomalaisiin satamiin. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että:

1) alus on liikenteessä, joka perustuu julkaistuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöntiaikoihin, jotka muodostavat aikataulun;

2) alus tekee vähintään kerran kahdessa viikossa toistuvia samanlaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa;

3) aluksella on pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa jätehuoltosopimus, jolle satama on antanut hyväksyntänsä ja joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille, sekä jätteen toimittamisen todentavat tositteet; ja

4) järjestelyllä ei ole kielteisiä vaikutuksia meriympäristölle, meriturvallisuudelle, terveydelle eikä asumis- tai työoloille aluksilla.

Vapautus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava 1 momentin mukaisesti vapautetulle alukselle alusjätedirektiivin liitteen 5 mukainen vapautustodistus. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava myönnetystä vapautuksesta aluksen reitillä oleville satamille ja muille satamille, joita päätös koskee. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot myös käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää.

Vaikka alukselle olisi myönnetty vapautus, se ei saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan, jos aluksella ei ole riittäviä erillisiä varastotiloja kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.

6 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

1) tämän luvun 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 2 momentin 1 kohdassa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitettua riittävästä erillisestä varastotilasta,

2) perusteista, joiden mukaan tämän luvun 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua jätteen vaarallisuutta arvioidaan; ja

3) perusteista, joiden mukaan alukselle on myönnettävä tämän luvun 4 §:n 4 momentin mukaan alennusta.

11 luku

Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa

1 §

Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen vesialueella 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 alusliikennepalvelun tarjoajalle 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.

3 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä tarkoitettusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja
 - 2) 2 §:ssä tarkoitettusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.
-

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, kuntien ympäristönsuojeluviranomaiset, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

2 §

Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto 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 ja muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;
 - 9) seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan ja jätteiden ennakoilmoituksia; ja
 - 10) aluksen painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa.
-

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos valvoo vesiliikenteen valvonnan yhteydessä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

Poliisi valvoo vesiliikenteen valvonnan yhteydessä sisävesialueella sekä Suomen aluevesillä seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan.

15 §

Hallintopakko

Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, kunnan ympäristönsuojeluviranomaiset ja Tulli 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 kuin 1 kohdassa tarkoitettuun tavoin velvollisuutensa;
- 3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuhrin ja keskeyttämisuhrin

Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, kuntien ympäristönsuojeluviranomaiset ja Tulli voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhrin tai keskeyttämisuhrin.

17 §

Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita

Jos Rajavartiolaitos tai Liikenne- ja viestintävirasto havaitsee aluksen päästäneen öljyä tai haitallisia nestemäisiä aineita Suomen vesialueella, talousvyöhykkeellä tai aavalla merellä, mainitun viranomaisen on ilmoitettava havaitsemastaan päästöstä satamalle, jossa alus seuraavaksi käy, ja aluksen lippuvaltiolle sekä pyydettyä aluksen lippuvaltiota ryhtymään toimiin päästön johdosta siten kuin alusjäterikosdirektiivissä säädetään.

18 §

Raportointi Euroopan komissiolle

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava Euroopan komissiolle joka kolmas vuosi raportti siitä, miten Suomen toimivaltaiset viranomaiset ovat soveltaneet alusjäterikosdirektiiviä.

19 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenne- ja viestintäviraston, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.

13 luku

Erinäiset säännökset

1 §

Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen

Tässä laissa tarkoitetuista viranomaissuoritteista ja viranomaisen tarkastustoimenpiteistä perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992) ja sen nojalla. Kunnalle perittävän maksun perusteista määrätään kunnan hyväksymässä taksassa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 9 luvun 6 §:n mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on vastattava valtion maksuperustelaissa säädettyjä perusteita.

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn, öljypitoisen seoksen tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden päästökieltoa tai päästörajoitusta,

11) 9 luvun 1–4 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen sekä meriliikenteessä käytettävien 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa pykälässä tarkoitettua polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää, tai polttoainenyhteen, jota ei ole otettu siten kuin mainitussa pykälässä säädetään.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitettuja alueita koskevaa 2 a luvun 2 §:ää sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2022. STS-siirtojen suorittamiselle osoitettuihin alueisiin sovelletaan 2 a luvun 1 §:ää, sellaisena kuin se oli voimassa tämän lain voimaan tullessa, 31 päivään joulukuuta 2021.

Satamassa olevia jätteen vastaanottolaitteisiin, jätteiden vastaanottojärjestelyihin kalastussatamassa ja jätteiden vastaanottojärjestelyihin huvivenesatamassa sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2021 tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Sataman jätehuoltosuunnitelmaan sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymiseen sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2022 tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävien maksujen määräytymisen perusteisiin sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2021 tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Vapautuksiin jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2022 tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

2.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 20 ja 45 kohta, 17 §, 29 §:n 3 momentti sekä 91 §:n 12 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 20 kohta, 17 § ja 29 §:n 3 momentti laissa 946/2018 sekä 2 §:n 45 kohta laissa 169/2019, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 198/2018, 946/2018, 169/2019 ja 783/2019, uusi 2 a ja 13 b kohta, lakiin uusi 5 a luku ja lakiin siitä lailla 879/2014 kumotun 91 §:n 11 kohdan tilalle uusi 91 §:n 11 kohta seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

2 a) *delegoidulla asetuksella* matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja- alusten turvallisuusvaatimusten osalta annettua komission delegoitua asetusta (EU) 2020/411;

13 b) *vakavuusdirektiivillä* ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/25/EY;

20) *ro-ro-matkustaja-aluksella* alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on delegoidun asetuksen liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;

45) *perinnealuksella* Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä pienimuotoisessa kaupallisessa liikennekäytössä käytettävää historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

17 §

Samanarvoisuudet

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä, joilla sallitaan delegoidun asetuksen sääntöjä vastaavien sääntöjen soveltaminen, jos vastaavat säännöt ovat vähintään yhtä tehokkaita kuin delegoidun asetuksen säännöt.

29 §

Vapautukset

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava IMO:lle 1 momentin mukaisista vapautuksista.

5 a luku

Ro-ro-matkustaja-aluksen vakavuus

34 a §

Ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset

Vakavuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten on täytettävä mainitussa direktiivissä niille asetutut vakavuusvaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vakavuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta sekä määrätä vakavuusdirektiivin mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevästä aallonkorkeusarvoista.

34 b §

Todistuskirjat

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää todistuskirjan Suomen lipun alla purjehtiville ro-ro-matkustaja-aluksille, joka täyttää vakavuusdirektiivin 6 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset.

Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.

34 c §

Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti.

Jos ympärivuotista säännöllistä liikennöintiä harjoittava varustamo haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia kalenterivuotta lyhyemmäksi ajanjaksoksi, sen on ilmoitettava asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään yhtä kuukautta ennen kuin mainitut alukset otetaan käyttöön kyseisessä liikenteessä. Jos säännöllistä liikennöintiä korvaava ro-ro-matkustaja-alus on kuitenkin ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi otettava nopeasti käyttöön liikennöinnin jatkuvuuden varmistamiseksi, sovelletaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 17 e §:n 3 momenttia.

Jos varustamo haluaa harjoittaa kausiluonteisesti säännöllistä liikennöintiä enintään kuuden kuukauden jakson vuodessa, sen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle asiasta viimeistään kolme kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.

Jos kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti tapahtuu olosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on alhaisempi kuin samalle merialueelle ympärivuotista liikennöintiä varten vahvistettu arvo, Liikenne- ja viestintävirasto voi vakavuusdirektiivin liitteessä I olevia erityisiä vakavuusvaatimuksia asettaessaan käyttää kannella olevan veden korkeuden määrittämiseen tähän lyhyempään ajanjaksoon soveltuvaa merkitsevän aallonkorkeuden arvoa. Tähän lyhyempään ajanjaksoon sovellettava merkitsevän aallonkorkeuden arvo määritetään reitin eri päissä sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai soveltuvin osin ja mahdollisuuksien mukaan reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden ja Euroopan unioniin kuulumattomien valtioiden keskinäisellä sopimuksella.

Kausiluonteisen ja lyhytaikaisen liikennöinnin edellytyksenä on, että tällaisessa liikennöinnissä käytettävällä ro-ro-matkustaja-aluksella on 34 b §:ssä säädetty todistuskirja.

91 §

Alusturvallisuusrikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

11) rikkoo 34 §:ssä säädettyä kieltoa käyttää alusta,
12) laiminlyö 34 a §:n 1 momentissa säädettyjen ro-ro-matkustaja-alusten erityisten vakavuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen,

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *alusturvallisuusrikkomuksesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

alusrekisterilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusrekisterilain (512/1993) 20, 27 ja 31 §, sellaisina kuin niistä ovat 20 ja 31 § osaksi laissa 310/2018, seuraavasti:

20 §

Rekisteröintihakemus

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

- 1) alus, jonka rekisteröintiä tai omistusoikeuden kirjaamista pyydetään;
- 2) omistajan nimi;
- 3) muut rekisteriin merkittävät tiedot, jos ne eivät käy ilmi hakemuksen liitteistä; sekä
- 4) omistajan, hänen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset saadaan lähettää.

Hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä.

Hakija voi myös esittää selvityksenä oman saantonsa laillisuudesta jäljennöksen alkuperäisestä asiakirjasta. Alkuperäinen tai julkisen notaarin oikeaksi todistama asiakirja on kuitenkin esitettävä viranomaiselle viimeistään yhden kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin olisi ollut haettava.

Jollei aluksen edellisen omistajan saantoa ole merkitty rekisteriin, hänen omistusoikeudestaan on esitettävä selvitys, joka olisi tarpeen hänen saantonsa kirjaamiseksi. Selvitystä edellisen omistajan omistusoikeudesta ei kuitenkaan tarvitse esittää, jos alus on myyty pakkohuutokaupalla.

27 §

Hakemuksen hylkääminen

Edellä 20 §:ssä tarkoitettu hakemus on hylättävä, jos:

- 1) 20 §:n 3—5 momentissa tarkoitettua selvitystä ei ole esitetty eikä 25 §:n mukaista kuulutusta ole pyydetty;
- 2) luovuttajalla ei ollut oikeutta aluksen luovutukseen ja tästä oli ennen luovutusta tehty merkintä rekisteriin; tai
- 3) aluksen rekisteröinnille ja omistusoikeuden kirjaamiselle on muu kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu este.

31 §

Aluksen poistaminen rekisteristä

Jollei rekisteriin merkitty omistaja täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi omasta aloitteestaan poistaa aluksen rekisteristä mainitussa pykälässä tarkoitetuilla perusteilla.

Jollei rekisteriin merkitty aluksen omistaja täytä 20 §:n 4 momentin mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomaisen on poistettava alus rekisteristä.

Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

Rekisteriin merkityn aluksen omistajalle on viivytyksettä ilmoitettava rekisteriviranomaisen päätöksestä poistaa alus rekisteristä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin (485/2004) uusi 4 a § seuraavasti:

4 a §

Luokituslaitoksen tekemä aluksen turvatarkastus

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitetun hyväksymänsä luokituslaitoksen tekemään alukselle turvatoimiasetuksessa tarkoitetut turvatarkastukset. Lisäksi virasto voi valtuuttaa edellä tarkoitetun luokituslaitoksen antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun luokituslaitoksen työntekijään sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan mainitussa momentissa tarkoitettua turvatarkastusta ja antaessaan alukselle tarkastukseen kuuluvan kansainvälisen turvatodistuksen. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

5.

Laki

laivavarustelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivavarusteista annetun lain (1503/2011) 1 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 914/2016, sekä
lisätään lakiin uusi 14 a § seuraavasti:

1 §

Soveltaisala

Tätä lakia sovelletaan laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/90/EU, jäljempänä *laivavarusedirektiivi*, tarkoitettuihin varusteisiin.

14 a §

Aluksen käyttötarkoituksen muuttuminen

Mitä 14 §:ssä säädetään sellaisesta aluksesta, joka siirretään purjehtimasta Euroopan unioniin kuulumattoman valtion lipun alta Suomen lipun alle, sovelletaan myös sellaiseen alukseen, jolle käyttötarkoituksen muutoksen johdosta myönnetään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain nojalla turvallisuuskirjoja.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____ kuuta 20 _____.

Helsingissä 29 päivänä huhtikuuta 2021

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

Laki**merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 1 luvun 2 ja 3 §, 2 luvun 1 ja 3–7 §, 9 ja 10 §:n 1 ja 2 momentti, 2 a luku, 3 luvun 1 §, 4 luvun 1 §:n 1 momentti, 4 §, 5 §:n 1 momentti, 6 §, 7 §:n 1 momentti, 8–10 §, 5 luvun 1 ja 3–5 § ja 7 §:n 1 momentti, 6 luvun 1 §, 2 §:n 2 momentti, 3 ja 4 §, 5 §:n 4 ja 5 momentti ja 6 §, 7 luvun 1, 2, 4–6 ja 6 a §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 8 ja 9 §, 9 a §:n 2 momentti, 10 §:n 1 momentti, 11, 11 a ja 12–15 §, 7 a luvun 1, 2, 2 a ja 2 b §, 2 c §:n 1 momentti ja 3–5 §, 8 luvun 4 §, 9 luvun otsikko, 1 ja 3–8 §, 10 luvun 1–5 §, 11 luvun 1 §:n 2 momentti ja 3 §:n 1 momentti, 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentti, 15 ja 16 §, 17 §:n 2 momentti ja 18 § sekä 13 luvun 1 §:n 1 momentti ja 3 §:n 2 momentin 1 ja 11 kohta ja 5 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 §, 2 luvun 3–7 § ja 10 §, 4 luvun 1 §:n 1 momentti, 4 §, 5 §:n 1 momentti, 6 §, 7 §:n 1 momentti ja 8–10 §, 5 luvun 1, 3 ja 5 §, 6 luvun 1 §, 2 §:n 2 momentti, 5 §:n 4 ja 5 momentti ja 6 §, 7 luvun 5 ja 6 §, 7 §:n 1 ja 2 momentti, 10 §:n 1 momentti, 12, 13 ja 15 §, 7 a luvun 3 ja 4 §, 9 luvun 7 §, 10 luvun 1–4 § sekä 12 luvun 1 §:n 1 momentti, 2 §:n 1 momentti, 15 ja 16 §, 17 §:n 2 momentti ja 18 § laissa 990/2018, 1 luvun 3 § laissa 655/2011, 2 a luku laeissa 275/2017 ja 990/2018, 6 luvun 3 ja 4 § ja 10 luvun 5 § laissa 275/2017, 7 luvun 4 ja 6 a § laissa 586/2018, 7 luvun 9 §, 9 a §:n 2 momentti ja 11 a §, 7 a luvun 1 ja 2 § ja 9 luvun 5 § laissa 998/2014, 7 a luvun 2 a ja 2 b §, 2 c §:n 1 momentti ja 5 § laissa 1032/2018, 8 luvun 4 § laissa 473/2016, 11 luvun 1 §:n 2 momentti laissa 581/2018 sekä 13 luvun 3 §:n 5 momentti laissa 628/2017,

lisätään 1 lukuun uusi 8 §, 9 lukuun uusi 9–11 §, 10 lukuun uusi 6 §, 12 luvun 6 §:ään uusi 3 momentti, 8 §:ään uusi 3 momentti ja 12 lukuun uusi 19 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

(Lain 1 luvun 2 §:ssä määritellyt termit on lakiehdotuksessa järjestetty aakkosjärjestykseen. Lisäykset ja poistot merkitty alla olevassa rinnakkaistekstissä tekstin kursiivilla ja lihavoinnilla.)

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *MARPOL 73/78 -yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen

1) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen

Voimassa oleva laki

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) *SOLAS-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) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä **Lontoossa 13 päivänä helmikuuta 2004** tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

6) *TBT-asetuksella* orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;

7) *aluskierrätysasetuksella* aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

8) *aluevesillä, sisäisillä aluevesillä ja aluemerellä Suomen aluevesien rajoista annetussa laissa (463/1956) määritellyjä alueita;*

9) *sisävesialueella* järviä, jokia ja kanavia;

Ehdotus

ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainvälistä yleissopimusta ja siihen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

2) *AFS-yleissopimuksella* alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta Lontoossa 5 päivänä lokakuuta 2001 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

3) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

4) *aluemerellä Suomen aluevesien rajoista annetun lain (463/1956) 5 §:ssä tarkoitettua aluetta;*

5) *aluevesillä Suomen aluevesien rajoista annetun lain 1 §:ssä tarkoitettuja alueita;*

6) *aluksella kaikkia vesikulkuneuvoja* mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

7) *alukselta peräisin olevalla jätteellä kaikkea sellaista MARPOL-yleissopimuksen liitteiden I, II, IV, V ja VI soveltamisalaa kuuluvaa jätettä, mukaan lukien lastijäämä, jota syntyy aluksen matkan tai lastauksen, purkamisen ja puhdistuksen aikana, kalastustoimien aikana verkkoihin kertyvää jätettä ja muuta alukselta peräisin olevaa jätelain (646/2011) 5 §:ssä tarkoitettua jätettä;*

8) *alusjätedirektiivillä aluksilta peräisin olevan jätteen toimittamiseen tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista, direktiivin 2010/65/EU muuttamisesta ja direktiivin 2000/59/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2019/883;*

9) *alusjäterikosdirektiivillä alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

10) Suomen vesialueella aluevesiä ja sisävesialuetta;

11) talousvyöhykkeellä Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) **määriteltyä merialuetta;**

12) 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;

13) lähimmällä maalla sisäisten aluevesien ulkorajaa **tai** niitä alueita, jotka määritellään MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa;

14) kansainvälisellä liikenteellä liikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä tai **ulkomaan** satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien ulkopuolelle, lukuun ottamatta kohdassa 15 tarkoitettua liikennettä;

15) kotimaanliikenteellä liikennettä suomalaisten satamien välillä; **kotimaan liikenteeseen rinnastetaan liikenne** Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä **liikenne** Vihrevojn ja Viipurin välillä;

16) aluksella **jokaista vesikulkuneuvoa**, mukaan luettuina kantosiipialukset, ilmatyynyalukset, vedenalaiset alukset ja

säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

10) aluskierrätysasetuksella aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1257/2013;

11) alusliikennepalvelun tarjoajalla alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

12) **biopolttoaineella Kansainvälisen merenkulkujärjestön biopolttoaineseosten ja MARPOL-yleissopimuksen I liitteen lastien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja biopolttoaineita ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön energiaintensiivisten polttoaineiden ja niiden seoksien kuljetusta koskevassa ohjeistuksessa tarkoitettuja energiaintensiivisiä polttoaineita sekä seoksia, jotka sisältävät edellä tarkoitettuja biopolttoaineita ja polttoaineita;**

13) bruttovetoisuudella vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

14) **haitallisella aineella** öljyä, ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y tai Z, käymäläjätevettä, kiinteää jätettä ja sellaista aineiden seosta, jossa muuhun kuin haitalliseen aineeseen on sekoitettu haitallista ainetta;

15) **Helsingin sopimuksella** vuoden 1992 Itämeren alueen merellisen ympäristön suojelua koskevaa yleissopimusta (SopS 2/2000) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

16) **huvialuksella urheilukäyttöön tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, jonka rungon pituus on yli 24 metriä ja bruttovetoisuus alle 500, sen tyyppistä ja**

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kelluvat alukset sekä kiinteät tai kelluvat alustat;

17) *öljysäiliöaluksella* alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina;

18) *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;

19) *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;

20) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-aikaan tarkoitettua alusta sen tyypistä tai käyttövoimasta riippumatta;

21) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

22) *sisävesialuksella* erityisesti sisävesiväylällä käytettäväksi tarkoitettua alusta, sellaisena kuin se määritellään sisävesialusten teknisistä vaatimuksista ja neuvoston direktiivin 82/714/ETY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/87/EY, mukaan luettuina kaikki alukset, joille on myönnetty yhteisön sisävesialustodistus sellaisena kuin se määritellään mainitussa direktiivissä;

23) *Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksella* alusta, jossa on selvät kansallisuustunnukset ja joka on asiaankuuluvasta palveluluettelosta tai vastaavasta ilmenevän puolustusvoimien tai

käyttövoimasta riippumatta, jos sitä ei käytetä kaupalliseen tarkoitukseen;

17) *huviveneellä* urheilukäyttöön tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettua alusta, ***jonka rungon pituus on vähintään 2,5 metriä ja enintään 24 metriä***, sen tyypistä ja käyttövoimasta riippumatta, ***jos sitä ei käytetä kaupalliseen tarkoitukseen;***

18) *huvivenesatamalla satamaa, joka palvelee pääasiassa huvialuksia ja huviveneitä;*

19) hyväksytyllä luokituslaitoksella aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;

20) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

21) *Itämeren alueella* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisäntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8' P Skagerrakissa, mukaan lukien ***alueen*** valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

22) *kalastusaluksella* kalojen tai meren muiden elollisten luonnonvarojen pyyntiin varustettua tai siihen kaupallisesti käytettävää alusta;

23) *kansainvälisellä liikenteellä* liikennettä Suomen ja ***ulkomaiden*** satamien välillä tai ulkomaan satamien välillä sekä merimatkaa Suomen satamasta Suomen aluevesien

Voimassa oleva laki

Rajavartiolaitoksen asianmukaisesti tehtävään määräämän henkilön komennossa;

24) *bruttovetoisuudella* vuoden 1969 kansainvälisen aluksenmittausyleissopimuksen (SopS 31/1982) liitteessä I olevaa kaavaa käyttäen määritettyä vetoisuutta;

25) *alusjätteellä kaikkea aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvää jätettä, mukaan lukien konehuoneesta peräisin olevat öljyiset jätteet, käymäläjätevedet ja kiinteät jätteet; lastijätettä ei kuitenkaan pidetä alusjätteenä;*

26) *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;

27) *lastijätteellä aluksen lastitiloissa olevia lastijäämiä, jotka on tarpeen poistaa jätteenä alukselta lastin lastaamisen ja purkamisen päätyttyä;*

28) *päästöllä* MARPOL 73/78 -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 (dumpkaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä

Ehdotus

ulkopuolelle lukuun ottamatta 27 kohdassa tarkoitettua liikennettä;

24) *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;

25) *kiinnittymisenestojärjestelmällä* pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään *sellaisten* organismien, *joiden kiinnittymistä ei toivota*, kiinnittymistä aluksen pintaan;

26) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL-yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun *kalastuksen* seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen *tai* äyriäisten kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen *tai* äyriäisten kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle *jaloitettaviksi*;

27) *kotimaanliikenteellä* liikennettä suomalaisten satamien välillä, *liikennettä* Saimaan kanavan ja siihen välittömästi liittyvien Venäjän vesialueiden kautta Viipuriin sekä *liikennettä* Vihrevojn ja Viipurin välillä;

28) *käsittelyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

29) *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 tyyppien ja rikin aiheuttamaa haittaa taikka otsonikerrosta heikentävien aineiden aiheuttamaa haittaa;

30) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

31) *öljypitoisellaseoksella* seosta, joka sisältää öljyä;

32) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 °C:n lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalia (absoluuttinen paine);

33) *haitallisella nestemäisellä aineella ainetta, joka on luokiteltu kuuluvaksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kemikaaliluettelon luokkaan X, Y ja Z;*

29) *käymäläjätevedellä:*

a) käymälöistä, pisaareista 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 a–c alakohdassa tarkoitettujen jätteiden ja jätevesien* kanssa;

30) *laiturissa olevalla aluksella* alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, tai joka odottaa satamassa;

31) *lastijäämillä aluksen kannelle, lastitiloihin tai säiliöön lastin lastaamisen ja purkamisen jälkeen jääneitä lastin jäännöksiä mukaan lukien lastauksen ja purkamisen ylijäämät ja valumat, riippumatta siitä, ovatko ne märkiä, kuivia vai pesuveteen kulkeutuneita, ei kuitenkaan kannelle lakaisun jälkeen jäänyttä lastipölyä ja aluksen ulkopintojen pölyä;*

32) *lähimmällä maalla* sisäisten aluevesien ulkorajaa *ja* niitä alueita, jotka määritellään MARPOL-yleissopimuksessa;

33) *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 *vietäviksi* ulkomaille alusten säiliöissä;

Voimassa oleva laki

34) *aineella* alkuaineita ja niiden kemiallisia yhdisteitä sellaisina kuin ne esiintyvät luonnossa tai teollisesti tuotettuina;

35) *valmisteella* kahden tai useamman aineen seoksia;

36) *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;

37) *käsitellyllä käymäläjätevedellä* käymäläjätevettä, joka on käsitelty asianmukaisesti hyväksytyssä käsittelylaitteistossa;

38) *kiinteällä jätteellä* kaikenlaisia ruokajätteitä, kotitalousjätteitä ja aluksen toiminnasta aiheutuvia jätteitä, kaikenlaisia muoveja, lastijäämiä, jätteenpolttouunin tuhkaa, ruokaöljyä, kalastusvälineitä ja eläinten ruhoja, joita syntyy aluksen tavanomaisen toiminnan aikana ja jota on jatkuvasti tai aika ajoin poistettava aluksesta, lukuun ottamatta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen muissa kuin V liitteessä määriteltyjä tai lueteltuja aineita; kiinteään jätteeseen eivät kuulu tuoreet kalat ja niiden osat, jotka on saatu matkan aikana harjoitetun kalastustoiminnan seurauksena tai sellaisen kalanviljelyn seurauksena, johon sisältyy kalojen, myös äyriäisten, kuljetus kalanviljelylaitokseen ja pyydettyjen kalojen,

Ehdotus

34) *matkustaja-aluksella* alusta, joka saa kuljettaa **enemmän kuin** 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 **ja** alle vuoden ikäisiä lapsia;

35) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyn DMB-laadun, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta, mukaista;

36) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuoöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määriteltyjen DMX-, DMA- tai DMZ-laatujen mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

37) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

38) *nestemäisellä aineella* ainetta, jonka höyrypaine 37,8 celsiusasteen lämpötilassa on enintään 0,28 megapascalia;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

myös äyriäisten, kuljetus tällaisista laitoksista rannikolle jalostettavaksi;

39) *ilmaa pilaavalla aineella* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi säänneltyjä aineita, joilla on haitallisia vaikutuksia ilmaan, veteen ja muuhun ympäristöön;

40) *polttoaineella* aluksen päämoottoreissa ja apumoottoreissa käytettyjä polttoöljyjä;

41) *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;

42) *meriliikenteessä käytettävällä polttoaineella* raakaöljystä saatavaa nestemäistä polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi tai jota käytetään aluksella, mukaan lukien standardissa ISO 8217 määritellyt polttoaineet;

43) *meriliikenteessä käytettävällä dieselöljyllä* meriliikenteessä käytettävää polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määritellyn DMB-laadun mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

44) *meriliikenteessä käytettävällä kaasuöljyllä* meriliikenteessä käytettävää

39) *painolastivedellä* vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväästä, vakavuutta tai rasiutusta;

40) *painolastiveden käsittelyllä* sellaisia mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biologisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joiden avulla painolastivedessä ja sedimenteissä olevat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka joiden avulla vältetään niiden ottaminen alukseen tai niiden päästäminen aluksesta;

41) *painolastivesiyleissopimuksella* alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (**SopS 38/2017**) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

42) *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;

43) *päästöllä* MARPOL-yleissopimuksen 2 artiklan mukaisesti kaikkia aluksesta peräisin olevia haitallisten aineiden päästöjä, olivatpa ne muodostuneet huomaamatta, jätteitä hävittämällä, vuodon seurauksena, pumppaamalla tai tyhjentämällä, ei **kuitenkaan** maalta peräisin olevien jätteiden mereen laskemista (dumpkaus), meren pohjan mineraalien hyödyntämisen yhteydessä syntyviä aineita eikä haitallisten aineiden päästämistä laillisen tieteellisen tutkimuksen yhteydessä saastumisen vähentämiseksi tai kontrollin takia;

44) *päästönvähentämismenetelmällä* alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia,

Voimassa oleva laki

polttoainetta, joka on ISO 8217:n taulukossa I määriteltyjen DMX-, DMA- ja DMZ- laatuja mukaista, rikkipitoisuutta koskevaa viittausta lukuun ottamatta;

45) rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

46) typen oksidipäästöjen valvonta-alueella merialueita, jotka IMO on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

47) laiturissa olevalla aluksella alusta, joka on asianmukaisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna suomalaisessa satamassa, kun sitä lastataan tai puretaan, taikka joka odottaa satamassa;

48) päästönvähentämismenetelmällä alukseen asennettavaa varustetta, materiaalia, laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

Ehdotus

laitetta tai laitteistoa tai muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta taikka vaatimusten noudattamista koskevaa menetelmää, jota käytetään vaihtoehtona MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 vaatimusten mukaiselle vähärikkiselle meriliikenteessä käytettävälle polttoaineelle ja joka voidaan todentaa ja määrällisesti arvioida ja jonka noudattamista voidaan valvoa;

45) rikin oksidipäästöjen valvonta-alueella merialueita, jotka **Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)** on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

46) satamalla paikkaa tai maantieteellistä aluetta, **jonka rakenteet ja varustelu on suunniteltu mahdollistamaan alusten, mukaan lukien huvialusten, huviveneiden tai kalastusalusten, vastaanottaminen, mukaan lukien sataman toimivaltaan kuuluva ankkurointialue**, ei kuitenkaan paikkaa tai aluetta, jonka aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jättemäärät ovat vähäiset;

47) sataman pitäjällä oikeushenkilöä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä;

48) **satamapalveluasetuksella satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2017/352;**

Voimassa oleva laki

Ehdotus

49) kiinnittymisenestojärjestelmällä pinnoitetta, maalia, pintakäsittelyä, pintaa tai laitetta, jota käytetään aluksella vähentämään tai estämään **ei-toivottujen** organismien kiinnittymistä **sen** pintaan;

50) **painolastivedellä** vettä ja siihen sisältyviä kiintoaineita, jota kuljetetaan aluksella, jotta pystytään hallitsemaan aluksen viippausta, kallistumista, syväystä, vakavuutta tai räsitusta;

51) **painolastiveden käsittelyllä** sellaisia mekaanisia, fysikaalisia, kemiallisia ja biologisia prosesseja joko erikseen tai yhdessä, joiden avulla painolastivedessä ja sedimenteissä olevat haitalliset vesieliöt ja taudinaiheuttajat poistetaan tai muutetaan vaarattomiksi taikka joiden avulla vältetään niiden ottaminen alukseen tai niiden päästäminen aluksesta;

52) **sedimenteillä** aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;

53) **alusliikennepalvelun tarjoajalla** alusliikennepalvelulaissa (623/2005) tarkoitettua VTS-palveluntarjoajaa, joka ylläpitää alusliikennepalvelua;

54) **hyväksytyllä luokituslaitoksella** aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitettua laitosta;

55) **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;**

56) **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**

49) **satamassa olevalla vastaanottolaitteella kiinteää, kelluvaa tai liikkuvaa laitetta, johon voidaan ottaa vastaan aluksilta peräisin oleva jäte;**

50) **sedimenteillä aluksessa painolastivedestä saostunutta ainesta;**

51) **seurantadirektiivillä alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2002/59/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;**

52) **sisäisillä aluevesillä Suomen aluevesien rajoista annetun lain 3 §:ssä määritellyjä alueita;**

53) **sisävesialueella** järviä, jokia ja kanavia;

54) **sisävesialuksella** sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629 3 artiklan c kohdassa tarkoitettua sisävesialusta sekä alusta, jolle on myönnetty mainitun direktiivin 6 artiklassa tarkoitettu unionin sisävesialustodistus;

55) **SOLAS-yleissopimuksella** ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

56) **Suomen vesialueella** aluevesiä ja sisävesialuetta;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

aluksille tarkoitetut rakenteet ja palvelut sekä käyttäjä- ja jätemäärät ovat vähäiset;

57) sataman pitäjällä sitä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä.

57) talousvyöhykkeellä Suomen talousvyöhykkeestä annetussa laissa (1058/2004) tarkoitettua talousvyöhykettä;

58) TBT-asetuksella orgaanisten tinayhdisteiden kieltämisestä aluksissa annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 782/2003;

59) typen oksidipäästöjen valvonta-alueella merialueita, jotka Kansainvälinen merenkulkujärjestö on määritellyt kyseisiksi valvonta-alueiksi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti;

60) valmisteella kahden tai useamman aineen seoksia;

61) ympäristön pilaantumisen 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;

62) öljyllä kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet;

63) öljypitoisella seoksella seosta, joka sisältää öljyä;

64) öljysäiliöaluksella alusta, jonka lastitilat on rakennettu tai muunnettu pääasiassa öljyn kuljettamiseen irtolastina, mukaan luettuina yhdistelmäalukset sekä kemikaalisäiliöalukset silloin, kun ne kuljettavat öljyä irtolastina.

3 §

Lain soveltamisala

3 §

Lain soveltamisala

Voimassa oleva laki

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 (646/2011).

(uusi 4 mom.)

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.

(uusi 8 §)

Ehdotus

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.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanottoon satamassa sovelletaan 9 ja 10 luvun säännöksiä. Sen jälkeen, kun aluksen tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevat jätteet on siirretty aluksesta maihin, näihin jätteisiin sovelletaan jätelakia.

Tämän lain 9 ja 10 lukua ei sovelleta:

1) Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin eikä satamiin; eikä

2) yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia palveleviin satamiin, joihin kyseiset alukset eivät toimita jätteitä, edellyttäen, että kyseisessä satamassa käyvillä aluksilla on jätehuoltosopimus jossain muussa satamassa.

Tätä lakia ei sovelleta MARPOL-yleissopimuksen 2 artiklan 3 kappaleen b kohdan ii alakohdassa tarkoitettuun vahingollisen aineen päästöön, joka suoraan aiheutuu merenpohjan kivennäisvarojen tutkimisesta, hyväksikäytöstä tai näihin liittyvästä rannikon ulkopuolella tapahtuvasta käsittelystä.

8 §

Rakenteiltaan ja palveluiltaan sekä käyttäjä- ja jätemääriltään vähäinen paikka tai alue

Tämän luvun 2 §:n 46 kohdassa tarkoitettulla tavalla rakenteiltaan ja palveluiltaan sekä käyttäjä- ja jätemääriltään vähäisenä pidetään seuraavia paikkoja tai alueita:

1) huviveneiden vastaanottamiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta, jossa on alle 25 venepaikkaa tai jonka yhteydessä on alle 25 huviveneen talvitelakointipaikkaa;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2) vähittäisliikkeen tai ravitsemisliikkeen laituria, jota käytetään ainoastaan mainitussa liikkeessä asiointiin tai asioinnin ajan;

3) ainoastaan vesiliikennelain 110 §:n mukaisesti rekisteröintivelvollisuuden ulkopuolelle jäävien vesikulkuneuvojen vastaanottamiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta;

4) maankäyttö- ja rakennuslain 75 §:n mukaisella ranta-asemakaavassa tunnistetulla yhteiskäyttöalueella sijaitsevaa huviveneiden kiinnittymisen mahdollistavaa rakennetta, joka on yksinomaan rantakunnan osakkaiden käytössä;

5) pääsääntöisesti asuin- tai vapaa-ajankiinteistöille liikennöintiin tarkoitettujen alusten kiinnittymiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta, kun mainittujen kiinteistöjen jätehuolto on kunnan järjestämä;

6) kalastusalusten vastaanottamiseen tarkoitettua paikkaa tai aluetta, joka on ainoastaan yksittäisen ammatinharjoittajan käytössä; tai

7) muuta vastaavaa paikkaa tai aluetta.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä siitä, milloin 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua paikkaa tai aluetta pidetään rakenteiltaan ja palveluiden sekä käyttäjä- ja jätemäärien vähäisenä.

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 suomalaisesta 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.

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 suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Voimassa oleva laki

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.
(uusi 3 mom.)

Öljypäästöön ei saa lisätä vettä, kemikaaleja tai muita aineita päästörajoitusten kiertämiseksi.

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. Liikenne- ja viestintävirasto 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 Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän mallin mukaiset laitteet, jotka varmistavat, että poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa.

Ehdotus

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, öljypitoista seosta ei saa päästää veteen aluksen konehuoneesta pilssiveden suodatuslaitteiston kautta sisävesialueella *eikä* Suomen aluevesillä alueella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitettu päästökielto ja päästörajoitus koskevat myös öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden veteen päästämistä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä. Päästökielto ja päästörajoitus eivät kuitenkaan koske öljyyn tai öljypitoiseen seokseen ominaisuuksiltaan rinnastuvan hiilivedyn tai muun sen kaltaisesti aluksella käytettävän haitallisen aineen päästämistä ulkomaiselta alukselta veteen Suomen talousvyöhykkeellä.

Öljypäästöön ei saa lisätä vettä, kemikaaleja tai muita aineita päästörajoitusten kiertämiseksi.

3 §

Aluksen koneistotilojen rakenne- ja laitevaatimukset

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, öljypäästöjen ehkäisemisen varmistamiseen tarvittavien konehuoneen laitteiden, rakenteiden ja järjestelyjen tulee olla MARPOL-yleissopimuksen I liitteen vaatimusten mukaiset. Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää poikkeuksia tässä momentissa säädetyistä vaatimuksista *MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisesti.*

Suomalaisessa aluksessa, jonka pituus on vähintään 24 metriä ja bruttovetoisuus alle 400, tulee olla joko pilssiveden keräämiseen tarkoitettu säiliö tai Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymän mallin mukaiset laitteet, jotka varmistavat, että poistoveden öljypitoisuus ilman laimennusta on enintään 15 miljoonasosaa.

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto 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.

Liikenne- ja viestintävirasto 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

Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muulla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukainen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy 1 momentissa tarkoitetun valmiussuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto voi päättää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisin edellytyksin muun *kuin 1 tai 2 momentissa tarkoitetun* laitteen, rakenteen tai järjestelyn samanarvoisuudesta 1 ja 2 momentissa *tarkoitettun* laitteen kanssa, jos se on yhtä tehokas kuin 1 tai 2 momentissa *tarkoitettu* 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-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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista siten kuin MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätään.

5 §

Valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle

Öljysäiliöaluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muulla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukainen valmiussuunnitelma öljyvahingon varalle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy 1 momentissa tarkoitetun valmiussuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

Öljypäiväkirja

Öljysäiliöaluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, *aluksen* päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päälystään 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 päälystään kuuluvan on pidettävä koneistotiloja koskevaa öljypäiväkirjaa.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa öljypäiväkirjan kaavan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto laatii MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisesti öljypäiväkirjan *mallin* öljysäiliöaluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 150.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa öljypäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin virasto 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

6 §

Öljypäiväkirja

Öljysäiliöaluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päälystään kuuluvan on pidettävä öljypäiväkirjaa.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, *öljysäiliöaluksen*, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja *muun aluksen*, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päälystään kuuluvan on pidettävä koneistotiloja koskevaa öljypäiväkirjaa.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa öljypäiväkirjan kaavan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto laatii MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisesti öljypäiväkirjan *kaavan* öljysäiliöaluksille, joiden bruttovetoisuus on alle 150.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja *suomalaisen* aluksen ollessa ulkomaan satamassa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa öljypäiväkirja ja saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin virasto 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, *rakenteiden ja laitteiden* tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen *niitä koskevat*

Voimassa oleva laki

osoituksena alukselle myönnetään kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos 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. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

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

Ehdotus

määräykset. Tästä osoituksena aluksella on oltava kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (IOPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

9 §

Porauslautat ja muut alukset

MARPOL-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-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja

Voimassa oleva laki

talousvyöhykkeen ulkopuolella öljypitoisen seoksen käsittelyyn, ominaisuuksiin ja alkuperään sekä aluksen, porauslautan tai muun alustan käyttöön liittyvistä päästörajoituksista.

Liikenne- viestintävirasto 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.

2 a luku

Öljylastin siirto aluksesta toiseen

(uusi 1 §)

Ehdotus

talousvyöhykkeen ulkopuolella öljypitoisen seoksen käsittelyyn, ominaisuuksiin ja alkuperään sekä aluksen, porauslautan tai muun alustan käyttöön liittyvistä päästörajoituksista.

Liikenne- viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

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.

2 a luku

Haitallisten ja vaarallisten lastien siirtäminen sekä polttoaineen toimittaminen aluksesta toiseen

1 §

Soveltamisala

Tämän luvun säännöksiä sovelletaan lastina kuljetettavien haitallisten aineiden, MARPOL-yleissopimuksen V liitteen I lisäyksessä määriteltujen meriympäristölle haitallisten kiinteiden irtolastien ja SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltujen vaarallisten kiinteiden irtolastien siirtoihin sekä

Voimassa oleva laki

Ehdotus

meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden, kaasua tai muuta matalan leimahduspisteen polttoainetta käyttäviä aluksia koskevassa kansainvälisessä turvallisuussäännöstössä tarkoitettuja polttoaineena käytettävien kaasujen ja muiden matalan leimahduspisteen polttoaineiden ja biopolttoaineiden toimittamiseen alukselta toiseen.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta 1 momentissa tarkoitettuihin siirtoihin eikä toimituksiin, jos ne ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen alusten toteuttamiin siirtoihin tai toimituksiin.

1 §

STS-siirtojen suorittamiselle osoitetut alueet

Öljysäiliöalusten välisiä öljylastin siirtoja (STS-siirto) saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Liikenne- ja viestintävirasto nimeää meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Tullin, Väyläviraston ja alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa, 1 momentissa tarkoitettut alueet ja pitää niistä luetteloa. Ennen alueiden nimeämistä tulee kuulla asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa tarkoitettuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi meriympäristön suojeluun liittyvistä

2 §

Siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitetut alueet

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuja lastinsiirtoja ja polttoaineen toimituksia saa suorittaa vain satama-alueilla sekä erikseen nimetyillä alueilla Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä.

Liikenne- ja viestintävirasto nimeää meriympäristön suojelun ylläpitämiseksi, neuvoteltuaan Puolustusvoimien, Rajavartiolaitoksen, Suomen ympäristökeskuksen, Metsähallituksen, Tullin, Väyläviraston, alueen pelastustoimen pelastusviranomaisen ja alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa, 1 momentissa tarkoitettut alueet sekä pitää ja julkaisee niistä luetteloa. Ennen alueiden nimeämistä on kuultava asianomaisia sidosryhmiä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä ja kuultuaan 2 momentissa mainittuja viranomaisia myöntää poikkeuksia 1 momentissa säädetystä.

(ks. lakiehdotuksen kohta 4 § 7 mom.)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen STS-siirron.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta STS-siirtoihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä, tai kun niitä suoritetaan tiettyjen pilaantumistapahtumien torjumiseksi tarkoituksena ympäristön pilaantumisen aiheuttaman vahingon vähentäminen.

(ks. lakiehdotuksen kohta 1 § 3 mom.)

2 §

STS-siirtosuunnitelma

Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 ja jota käytetään STS-siirtoon merellä, on oltava öljylastin siirtosuunnitelma (STS-siirtosuunnitelma), joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy STS-siirtosuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.
(uusi 3 mom.)

3 §

Ennakoilmoitusvelvollisuus STS-siirrosta

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa Suomen vesialueella STS-siirto käyttämällä alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;

2) Alusliikennepalvelun tarjoajalle suunnitelmastaan suorittaa STS-siirto Suomen talousvyöhykkeellä edellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

3 §

STS-siirtosuunnitelma ja menettelytapaohjeet

Öljysäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150 ja jota käytetään öljysäiliöalusten väliseen öljylastin siirtoon (STS-siirto) merellä, on oltava öljylastin siirtosuunnitelma (STS-siirtosuunnitelma), joka täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaiset vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy STS-siirtosuunnitelman suomalaisen aluksen osalta.

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuun siirtoon tai toimitukseen, ei kuitenkaan STS-siirtoon, osallistuvan aluksen on kuvattava kyseisen siirron tai toimituksen menettelytapaohjeet.

4 §

Velvollisuus ilmoittaa siirrosta ja toimituksesta aluksesta toiseen

Aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava:

1) Tullille suunnitelmastaan suorittaa 1 §:ssä tarkoitettu siirto tai toimitus Suomen vesialueella käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää;

2) alusliikennepalvelun tarjoajalle suunnitelmastaan suorittaa 1 §:ssä tarkoitettu siirto tai toimitus Suomen talousvyöhykkeellä 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla tai muuta sähköistä tiedonvälitystapaa käyttäen.

Voimassa oleva laki

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa. Ilmoitukseen on sisällytettävä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot. (uusi 3 mom.)

Jos poikkeustapauksessa kaikkia MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaisia tietoja ei ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, öljylastia tyhjentävän öljysäiliöaluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille viranomaisille siinä tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua STS-siirtoa, että siirto aiotaan suorittaa. MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen mukaiset tiedot on toimitettava edellä mainituille viranomaisille niin pian kuin mahdollista.

Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan tulee välittää tieto STS-siirtoa koskevasta ilmoituksesta Liikenne- ja viestintävirastolle ja muille 1 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille.

Suomen vesialueella tapahtuvan STS-siirron osalta ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvan STS-siirron osalta, mitä alusliikennepalvelulaissa alusliikennepalvelun tarjoajasta säädetään. (uusi 6 mom.)

Ehdotus

Edellä 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä hyvissä ajoin ja vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta.

Edellä 1 §:ssä tarkoitettujen lastien ja jätteiden siirroista ja polttoaineen toimituksista 1 momentissa tarkoitettuun ilmoitukseen on sisällytettävä 7 §:n nojalla säädetyllä valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädettävät tiedot.

Jos kaikkia 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ei poikkeuksellisesti ole saatavilla vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta, tyhjentävän aluksen on ilmoitettava 1 momentissa mainituille tahoille 1 momentissa tarkoitettua menettelyä noudattaen vähintään 48 tuntia ennen suunniteltua siirtoa tai toimitusta, että se aiotaan suorittaa. Edellä 3 momentissa tarkoitettut tiedot on toimitettava edellä mainituille tahoille niin pian kuin mahdollista. Jos siirtoa tai toimitusta koskevat tiedot muuttuvat ennen suunnitellun siirron tai toimituksen toteuttamista, on tästä välittömästi ilmoitettava 1 momentissa tarkoitettulla tavalla ja liitettävä ilmoitukseen päivitetyt tiedot.

Tullin ja alusliikennepalvelun tarjoajan on välitettävä tieto 1 momentissa tarkoitettua ilmoituksesta viipymättä Liikenne- ja viestintävirastolle ja muille 2 §:n 2 momentissa mainituille viranomaisille. Suomen vesialueella tapahtuvaa siirtoa ja toimitusta koskevaan ilmoitukseen sovelletaan lisäksi, mitä alusliikennepalvelulain 22 a §:ssä säädetään, ja talousvyöhykkeellä tapahtuvaan STS-siirtoon sovelletaan, mitä mainituissa laissa alusliikennepalvelun tarjoajasta säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto voi meriympäristön suojeluun tai alusliikenneturvallisuuteen liittyvistä erityisistä syistä kieltää suunnitellun yksittäisen 1 §:ssä tarkoitettun siirron tai toimituksen.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevat pätevyysvaatimukset

Edellä 2 §:ssä tarkoitettulla aluksella tulee olla STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö, jolla on oltava pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteessä määrätään. (uusi 2 mom.)

5 §

Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista

Öljyä vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa Suomen öljyntorjuntaviranomaisille STS-siirron yhteydessä suoritettavista varautumistoimenpiteistä aiheutuvista kustannuksista.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten soveltamiseen liittyviä tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvista STS-siirtojen toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista mukaan lukien varautumistoimenpiteet ja niistä aiheutuvat kustannukset.

Siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö

Edellä 1 §:ssä tarkoitettussa siirrosta tai toimituksessa käytetyllä aluksella on oltava siirrosta tai toimituksesta kokonaisvalvontavastuussa oleva henkilö.

STS-siirroista kokonaisvalvontavastuussa olevalla henkilöllä on oltava MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätty pätevyys kaikkien STS-siirtoihin liittyvien tehtävien suorittamiseen.

6 §

Vastuu varautumistoimenpiteistä aiheutuneista kustannuksista

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuja siirtoja ja toimituksia vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja vastaa Rajavartiolaitokselle ja alueen pelastustoimen pelastusviranomaiselle siirron tai toimituksen yhteydessä suoritettavista varautumistoimenpiteistä aiheutuvista kustannuksista.

7 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tämän luvun, MARPOL-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten soveltamiseen liittyviä tarkempia säännöksiä

1) Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvista tämän luvun 1 §:ssä tarkoitettujen siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista, mukaan lukien

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan yhteisön säädösten soveltamiseen liittyviä teknisiä määräyksiä:

1) Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvien STS-siirtojen käytännön järjestämisestä; ja

2) STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitetut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueilla 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 päästöä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka Suomen aluemerren tai talousvyöhykkeen luonnonvaroille huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Ehdotus

varautumistoimenpiteet ja niistä aiheutuvat kustannukset; ja

2) tämän luvun 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuun ilmoitukseen sisällytettävistä tiedoista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tämän luvun, MARPOL-yleissopimuksen I liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten soveltamiseen liittyviä teknisiä määräyksiä:

1) tämän luvun 2 §:ssä tarkoitetuista alueista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä;

2) Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tapahtuvien siirtojen ja toimitusten käytännön järjestämisestä; ja

3) STS-siirtosuunnitelman sisällöstä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitetut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueilla ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

3 luku

Öljypäästömaksu

1 §

Öljypäästömaksun maksuvelvollisuus

Edellä 2 luvun 1 §:ssä tarkoitetun öljyn tai öljypitoisen seoksen *tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden* päästökiellon rikkomisesta Suomen *vesialueella* tai 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 päästöä aiheutuu Suomen rantaviivalle tai siihen liittyville eduille taikka

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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.

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.

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.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen pumppaus- ja

Suomen aluemerен tai talousvyöhykkeen luonnonvaroilte huomattavaa vahinkoa tai sen vaaraa.

Öljypäästömaksu määrätään luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka rikkomuksen tapahtumahetkellä on aluksen omistaja tai laivanisäntä. Öljypäästömaksua määrätään aluksen omistajalle, jos tämä osoittaa laivanisännän, joka on käyttänyt alusta omistajan asemesta rikkomuksen tapahtumahetkellä.

Laivanisännistöyhtiössä laivanisännät vastaavat öljypäästömaksusta yhteisvastuullisesti.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta poliisin, Tullin, Puolustusvoimien eikä Rajavartiolaitoksen aluksiin.

4 luku

**Aluksista aiheutuvien haitallisten
nestemäisten aineiden päästöjen
ehkäiseminen**

1 §

Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus

MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännössä tarkoitettuihin luokkaan X, Y tai Z kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen sovelletaan mainitun liitteen määräyksiä.

4 §

*Kemikaalisäiliöaluksen rakenne- ja
laitevaatimukset*

Edellä 1 §:ssä tarkoitettuihin luokkiin X, Y tai Z kuuluvia haitallisia nestemäisiä aineita kuljettavan kemikaalisäiliöaluksen tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä kemikaalisäiliöalukselle asetetut vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen kemikaalisäiliöaluksen pumppaus- ja

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

putkistojärjestelyjen aluskohtaiset suorituskykytestit *siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.*

Liikenne- ja viestintävirasto 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.*

6 §

Menettelytapaohjekirja

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan on pidettävä *menettelytapaohjekirjaa* aluksen tyhjennystä ja pesua varten *siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

7 §

Lastipäiväkirja

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan on pidettävä lastipäiväkirjaa lastia koskevista toimenpiteistä ja lastin

putkistojärjestelyjen aluskohtaiset suorituskykytestit MARPOL-yleissopimuksen II liitteen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää vapautuksia ja kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksia 1 momentissa tarkoitetuista vaatimuksista sekä määrätä samanarvoisuuksista *siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.*

5 §

Valmiussuunnitelma meriympäristövahingon varalle

Kemikaalisäiliöaluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, on oltava MARPOL-yleissopimuksen II liitteen määräysten mukainen valmiussuunnitelma haitallisen nestemäisen aineen aiheuttaman meriympäristövahingon varalle.

6 §

Menettelytapaohjekirja

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan on pidettävä aluksen tyhjennystä ja pesua koskevaa *menettelytapaohjekirjaa* *siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen menettelytapaohjekirjan edellyttäen, että se täyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteen vaatimukset.

7 §

Lastipäiväkirja

Kemikaalisäiliöaluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystään kuuluvan on pidettävä lastipäiväkirjaa lastia koskevista toimenpiteistä ja lastin

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

tyhjentämisessä tapahtuneista vahingoista siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

tyhjentämisessä tapahtuneista vahingoista siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

8 §

8 §

*Muut haitallisten nestemäisten aineiden
kuljetuksen todistuskirjat*

*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.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta 1 tai 2 momentissa tarkoitetun todistuskirjan suomalaiselle alukselle edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen II liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa todistuskirjan ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää Kansainvälisen merenkulkujärjestön nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännöstön tai kemikaalien irtolastikuljetussäännöstön vaatimukset.

Kemikaalisäiliöaluksella on oltava todistuskirja siitä, että alus täyttää kaikki Kansainvälisen merenkulkujärjestön kansainvälisen kemikaalialussäännöstön mukaista 3 tyypin alusta koskevat vaatimukset, lastisäiliön sijaintia koskevaa vaatimusta lukuun ottamatta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteessä määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta 1 tai 2 momentissa tarkoitetun todistuskirjan suomalaiselle alukselle edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa todistuskirjan ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

9 §

9 §

Lastin purkaminen ja säiliön pesun valvonta

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.

Kemikaalisäiliöaluksen päällikkö vastaa siitä, että haitallinen nestemäinen aine puretaan, säiliöt ja putkistot puhdistetaan, pesuvesi tyhjennetään ja merkinnät lastipäiväkirjaan tehdään MARPOL-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen määräysten mukaisesti.

Voimassa oleva laki

Satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenne- ja viestintäviraston 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 Liikenne- ja viestintävirastolle 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. Liikenne- ja viestintävirasto 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 tarkoitettua haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta;
- 2) 2 ja 9 §:ssä tarkoitetuista päästörajoiuksista lastin purkamisen, esipesuvaatimusten, poistoveden pitoisuuksien, säiliön pesun valvonnan,

Ehdotus

Satamissa, joissa lastataan tai puretaan haitallisia nestemäisiä aineita, Liikenne- ja viestintäviraston 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-yleissopimuksen II liitteen ja Helsingin sopimuksen mukaisesti. *Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja* vastaa tarkastuksen kustannuksista.

Aluksen asiamiehen tulee tiedottaa Liikenne- ja viestintävirastolle satamassa tapahtuvasta *MARPOL-yleissopimuksen kemikaaliluettelon* luokkaan X tai Y kuuluvan haitallisen nestemäisen aineen purkamisesta. Ilmoitus tulee tehdä hyvissä ajoin ja, *jos se on* mahdollista, vähintään 48 tuntia ennen aiottua purkamista.

Alusten lastitilojen esipesuun ja tuulettamiseen sovelletaan MARPOL-yleissopimuksen II liitteen määräyksiä. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vapautuksia esipesusta ja määräyksiä lastin jäännösten tuulettamisesta *mainitun* liitteen mukaisesti.

10 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan *unionin* säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä tarkoitettua haitallisten nestemäisten aineiden luokittelusta;
- 2) 2 ja 9 §:ssä tarkoitetuista päästörajoiuksista lastin purkamisen, esipesuvaatimusten, poistoveden pitoisuuksien, säiliön pesun valvonnan,

Voimassa oleva laki

lastitilojen tuulettamisen ja poistoveden tyhjennysolosuhteiden osalta; ja
 3) 4 §:ssä tarkoitetuista kemikaalisäiliöaluksille asetettavista rakenteellisista vaatimuksista.

Liikenne- ja viestintävirasto 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 tarkoitettusta valmiussuunnitelmasta;
- 3) 6 §:ssä tarkoitettusta menettelytapaohjekirjasta;
- 4) 7 §:ssä tarkoitettusta lastipäiväkirjasta; ja
- 5) 8 §:ssä tarkoitetuista todistuskirjoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut säännökset ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

5 luku

**Aluksista aiheutuvien
käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Käymäläjäteveden päästökielto ja
päästörajoitus*

Käsitlemättömän 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.

Ehdotus

lastitilojen tuulettamisen ja poistoveden tyhjennysolosuhteiden osalta; ja
 3) 4 §:ssä tarkoitetuista kemikaalisäiliöaluksille asetettavista rakenteellisista vaatimuksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen II liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan *unionin* säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

- 1) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista, vapautuksista ja samanarvoisuuksista;
- 2) 5 §:ssä tarkoitettusta valmiussuunnitelmasta;
- 3) 6 §:ssä tarkoitettusta menettelytapaohjekirjasta;
- 4) 7 §:ssä tarkoitettusta lastipäiväkirjasta; ja
- 5) 8 §:ssä tarkoitetuista todistuskirjoista.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut säännökset ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella tai kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

5 luku

**Aluksista aiheutuvien
käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen**

1 §

*Käymäläjäteveden päästökielto ja
päästörajoitus*

Käsitlemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan *unionin* säädöksissä säädetään.

Voimassa oleva laki

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun aluskohtaisen tyhjennysnopeuden, jolla käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää veteen suomalaisesta aluksesta yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti.

3 §

Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa yli 15 henkilöä, ja jokaisen matkustaja-aluksen 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.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tai aluksen käymäläjäteveden hienonnus- ja desinfiointijärjestelmän edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädösten ja MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisen aluksen osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella liikennöivän aluksen jätevesisäiliön rakenteesta ja muista ominaisuuksista.

4 §

Huvivenettä koskevat vaatimukset

Käymälällä varustettu huvivene on varustettava käymäläjätevettä varten

Ehdotus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun aluskohtaisen tyhjennysnopeuden, jolla käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää veteen suomalaisesta aluksesta yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti.

3 §

Aluksen käymäläjätevesijärjestelmää koskevat vaatimukset

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa *enemmän kuin* 15 henkilöä, ja jokaisen matkustaja-aluksen tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Käymälällä varustetun suomalaisen *muun* aluksen *kuin huviveneen* tulee myös täyttää MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset, *vaikkei se täyttäisi 1 momentin edellytyksiä.*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tai aluksen käymäläjäteveden hienonnus- ja desinfiointijärjestelmän edellyttäen, että ne täyttävät Euroopan unionin säädösten ja MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisen aluksen osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella liikennöivän aluksen jätevesisäiliön rakenteesta ja muista ominaisuuksista.

4 §

Huvivenettä koskevat vaatimukset

Käymälällä varustettu huvivene on varustettava käymäläjätevettä varten

Voimassa oleva laki

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, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (ISPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen ISPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen IV liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

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:

Ehdotus

käymäläjärjestelmillä Helsingin sopimuksen IV liitteen 5 säännön mukaisesti siten, että aluksella on oltava toiminnassa käymäläjäteveden keräilysäiliö tai käymäläjäteveden käsittelylaitteisto, joka on MARPOL-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 enemmän kuin 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (ISPP-todistuskirja).

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

7 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL -yleissopimuksen IV liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

1) 1 §:ssä tarkoitetuista käymäläjäteveden päästökiellosta ja päästörajoituksesta;

2) siitä, minkälainen käymäläjätevesi katsotaan 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla käsitellyksi;

3) 3 ja 4 §:ssä tarkoitetuista aluksille ja huviveneille säädetyistä vaatimuksista; ja

4) 6 §:ssä tarkoitetuista päästökieltoa koskevista poikkeuksista.

1) *tämän luvun* 1 §:ssä tarkoitetuista käymäläjäteveden päästökiellosta ja päästörajoituksesta;

2) siitä, minkälainen käymäläjätevesi katsotaan *tämän luvun* 1 §:ssä tarkoitettulla tavalla käsitellyksi;

3) *tämän luvun* 3 ja 4 §:ssä tarkoitetuista aluksille ja huviveneille säädetyistä vaatimuksista; ja

4) *tämän luvun* 6 §:ssä tarkoitetuista päästökieltoa koskevista poikkeuksista.

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.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hienonnuslaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa MARPOL 73/78 -

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

1 §

Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus

Kiinteän jätteen poistaminen veteen alukselta on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaiselta alukselta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan *unionin* säädöksissä säädetään.

(kumotaan 2 mom.)

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti tyyppihyväksyä kiinteän jätteen hienonnuslaitteistoja, joita käytettäessä voidaan noudattaa MARPOL-

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä.

yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettuja lievempiä määräyksiä kiinteän jätteen veteen hävittämisestä.

2 §

2 §

*Kiinteän jätteen poistaminen
poikkeustilanteissa*

*Kiinteän jätteen poistaminen
poikkeustilanteissa*

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen 4 ja 6 säännön mukaisia aluksen kulussa oloa koskevia vaatimuksia ei sovelleta ruokajätteiden poistamiseen, *mikäli* on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella muodostaa välittömän terveysriskin aluksella oleville ihmisille.

MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 ja 6 säännön mukaisia aluksen kulussa oloa koskevia vaatimuksia ei sovelleta ruokajätteiden poistamiseen, *jos* on selvää, että näiden ruokajätteiden säilyttäminen aluksella muodostaa välittömän terveysriskin aluksella oleville ihmisille.

3 §

3 §

*Kiinteän jätteen veteen poistamisen kiellosta
ja rajoittamisesta ilmoittava kyltti*

*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 3–6 säännössä edellytetyjä kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti *laaditaan* aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

Aluksella, jonka pituus on vähintään 12 metriä, on oltava näkyvällä paikalla MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu kyltti siitä, että aluksella noudatetaan V liitteen 3–6 säännössä edellytetyjä kiinteän jätteen käsittelyä koskevia vaatimuksia. Kyltti *on laadittava* aluksen työkielellä ja kansainvälisillä matkoilla lisäksi joko englanniksi, ranskaksi tai espanjaksi.

4 §

4 §

Aluksen jätehuoltosuunnitelma

Aluksen jätehuoltosuunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, sekä aluksella, joka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, ja kiinteillä tai kelluvilla alustoilla, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu aluksen työkielellä laadittu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden vähentämiseksi ja käsittelemiseksi. Miehistön on noudatettava aluksen jätehuoltosuunnitelmaa.

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, sekä aluksella, joka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, ja kiinteillä tai kelluvilla alustoilla, on oltava MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitettu aluksen työkielellä laadittu jätehuoltosuunnitelma kiinteiden jätteiden vähentämiseksi ja käsittelemiseksi. Miehistön on noudatettava aluksen jätehuoltosuunnitelmaa.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 §

Aluksen jätöpäiväkirja

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa jätöpäiväkirjan kaavan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen V liitteen mukaisesti myöntää yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksen aluksen jätöpäiväkirjan 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 tarkoitetuista poistamiskiellosta ja poistamisrajoituksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto 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 hienonnnuslaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä; ja

2) 5 §:ssä tarkoitettua aluksen jätöpäiväkirjan kaavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

5 §

Aluksen jätöpäiväkirja

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa jätöpäiväkirjan kaavan MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen mukaisesti myöntää yksittäistapauksessa kirjallisesta hakemuksesta poikkeuksen aluksen jätöpäiväkirjan pitämisestä.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella 1 §:ssä tarkoitetuista poistamiskiellosta ja poistamisrajoituksesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen V liitteen, Helsingin sopimuksen ja Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnnuslaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä; ja

2) 5 §:ssä tarkoitettua aluksen jätöpäiväkirjan kaavasta.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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.

4 §

*Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen
poikkeustilanteessa*

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

- 1) päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;
- 2) aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin,

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-yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin 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-yleissopimuksen VI liitteen taikka Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden tai Euroopan yhteisön säädösten mukaisesti.

4 §

*Ilmaa pilaavien aineiden päästäminen
poikkeustilanteessa*

Tässä luvussa säädettyjä päästökieltoja ja päästörajoituksia ei sovelleta:

- 1) päästöihin, jotka ovat tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi;
- 2) aluksen tai sen varusteiden vahingoittumisesta aiheutuneisiin päästöihin,

Voimassa oleva laki

jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingoittumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; eikä

3) MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 13.5 säännön mukaisesti ja säännön edellytysten täytyessä typen oksidipäästöjen valvonta-alueella purjehtivan aluksen dieselmootoreihin, joita typen oksidipäästöjen valvonta-alueella koskevat päästörajoitukset koskevat, mutta jotka eivät täytä näitä rajoituksia tai joiden polttoaineena voidaan käyttää sekä kaasua että nestemäistä polttoainetta.

5 §

Aluksen laitteita koskevat vaatimukset

Aluksen dieselmootorin sekä sen pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava Euroopan yhteisön säädösten vaatimusten mukaiset. Jos dieselmootorin lähtöteho on yli 130 kilowattia, puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava myös MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaiset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen dieselmootorin sekä pakokaasujen puhdistuslaitteet ja puhdistusmenetelmät edellyttäen, että ne täyttävät MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto 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.

Ehdotus

jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty vahingoittumisen tai päästön havaitsemisen jälkeen eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi; eikä

3) MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 13.5 säännön mukaisesti ja säännön edellytysten täytyessä typen oksidipäästöjen valvonta-alueella purjehtivan aluksen dieselmootoreihin, joita typen oksidipäästöjen valvonta-alueella koskevat päästörajoitukset koskevat, mutta jotka eivät täytä näitä rajoituksia tai joiden polttoaineena voidaan käyttää sekä kaasua että nestemäistä polttoainetta.

5 §

Aluksen laitteita koskevat vaatimukset

Aluksen dieselmootorin sekä sen pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava Euroopan unionin säädösten vaatimusten mukaiset. Jos dieselmootorin lähtöteho on yli 130 kilowattia, puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien on oltava myös MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaiset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama hyväksytty luokituslaitos hyväksyy kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen dieselmootorin sekä pakokaasujen puhdistuslaitteet ja puhdistusmenetelmät edellyttäen, että ne täyttävät MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista ja myöntää kirjallisesta hakemuksesta yksittäistapauksessa poikkeuksia siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan yhteisön säädöksissä säädetään.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

6 a §

Aluksen konepäiväkirjaan tehtävän merkinnät

Aluksen konepäiväkirjaan tulee merkitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 13 säännössä edellytetyt tiedot *niiden dieselmootoreiden osalta*, joilla on todistuskirja, jonka mukaan dieselmoottori täyttää sekä VI liitteen typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevat II että III tason päästömääräykset, kun alus saapuu VI liitteen 13 säännön mukaiselle typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevalle III tason valvontalueelle ja poistuu sieltä, tai kun dieselmoottorin typen oksidipäästöjen vähentämistä koskeva II tai III tason päällä / pois päältä -tila muuttuu tällaisella alueella.

7 §

Polttoaineiden laatuvaatimukset

Aluksella käytettävien polttoaineiden tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI

6 §

IAPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (IAPP-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

6 a §

Aluksen konepäiväkirjaan tehtävät merkinnät

Aluksen konepäiväkirjaan tulee merkitä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 13 säännössä edellytetyt tiedot *niistä dieselmootoreista*, joilla on todistuskirja, jonka mukaan dieselmoottori täyttää sekä VI liitteen typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevat II että III tason päästömääräykset, kun alus saapuu VI liitteen 13 säännön mukaiselle typen oksidipäästöjen vähentämistä koskevalle III tason valvontalueelle ja poistuu sieltä, tai kun dieselmoottorin typen oksidipäästöjen vähentämistä koskeva II tai III tason päällä / pois päältä -tila muuttuu tällaisella alueella.

7 §

Polttoaineiden laatuvaatimukset

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden tulee täyttää MARPOL-

Voimassa oleva laki

liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin eikä sellaisella aluksella käytettäviin polttoaineisiin, jossa käytetään 9 a §:ssä tarkoitettua päästönvähentämismenetelmää, joka täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

8 §

Polttoaineen määrittäminen

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,
polttoainenäytteet ja polttoainetta koskevien
merkintöjen tekeminen laivapäiväkirjaan ja
öljypäiväkirjaan*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla 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.

Polttoainetta koskevat toimet on merkittävä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

9 a §

Ehdotus

yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitettuja vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin eikä sellaisella aluksella käytettäviin polttoaineisiin, jossa käytetään 9 a §:ssä tarkoitettua päästönvähentämismenetelmää, joka täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

8 §

Polttoaineen määrittäminen

Meriliikenteen polttoaineiden vaatimustenmukaisuus määritetään käyttäen menetelmiä, joiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä, Helsingin sopimuksessa, Euroopan unionin säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa asetetut vaatimukset.

9 §

*Polttoaineen luovutustodistus,
polttoainenäytteet ja polttoainetta koskevien
merkintöjen tekeminen laivapäiväkirjaan ja
öljypäiväkirjaan*

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava polttoaineen toimittajan antama MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty polttoainenäyte. Todistus ja näyte on säilytettävä aluksella MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Polttoainetta koskevat toimet on merkittävä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

9 a §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Päästönvähentämismenetelmät**Päästönvähentämismenetelmät*

Suomalaisella aluksella käytettävät päästönvähentämismenetelmät hyväksytään noudattaen neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuuden osalta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/33/EU säännöksiä.

Suomalaisella aluksella käytettävät päästönvähentämismenetelmät hyväksytään noudattaen tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 säännöksiä.

10 §

10 §

*Uusien päästönvähentämismenetelmien
koekäyttö**Uusien päästönvähentämismenetelmien
koekäyttö*

Uuden päästönvähentämismenetelmän koekäytön tulee täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

Uuden päästönvähentämismenetelmän koekäytön tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaiset vaatimukset.

11 §

11 §

*Jätteen polttaminen aluksella**Jätteen polttaminen aluksella*

Aluksen tavanomaisesta toiminnasta syntyvän jätteen polttaminen aluksella on Suomen vesialueella kielletty.

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.

Alusten tavanomaisesta toiminnasta syntyvän jätteen polttaminen Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisilla aluksilla myös Suomen talousvyöhykkeen ulkopuolella on sallittu vain aluksen jätteenpolttouuneissa. MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään ja Euroopan unionin 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.

Aluksen jätteenpolttouunin tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset.

11 a §

11 a §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

*Meriliikenteen polttoaineen toimittajia
koskevat velvoitteet*

***Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden
toimittajia koskevat velvoitteet***

(uusi 1 mom.)

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen toimittajan, joka toimittaa meriliikenteessä käytettävää polttoainetta Suomessa, on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle harjoittavansa tällaista toimintaa.

Meriliikenteen polttoaineen toimittajan on annettava kansainvälisessä liikenteessä olevalle alukselle MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty sinetöity polttoainenäyte, jonka vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut. Meriliikenteen polttoaineen toimittajan on säilytettävä jäljennös polttoaineen luovutustodistuksesta vähintään kolmen vuoden ajan todistuksen antamisesta.

Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen toimittajan on annettava kansainvälisessä liikenteessä olevalle alukselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti polttoaineen luovutustodistus, johon on liitetty mainitun liitteen mukaisesti otettu sinetöity polttoainenäyte ja jonka vastaanottavan aluksen edustaja on allekirjoittanut. Meriliikenteessä käytettävän polttoaineen toimittajan on säilytettävä jäljennös polttoaineen luovutustodistuksesta vähintään kolmen vuoden ajan todistuksen antamisesta.

12 §

12 §

Meriliikenteen polttoaineiden valvonta

***Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden
valvonta***

Tulli valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta ja jakeluasemilta, analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo aluksissa käytettäviä polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

Tulli valvoo Suomesta alukselle toimitettavien meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista ottamalla edustavan määrän näytteitä polttoaineiden varastoilta ja jakeluasemilta, analysoimalla näytteet ja raportoimalla tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo aluksilla olevia käytettäväksi tarkoitettuja ja käytössä olevia polttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukaisesti.

(uusi 12 a §)

12 a §

***Aluksille toimitettavien meriliikenteessä
käytettävien polttoaineiden valvonta***

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Sen lisäksi mitä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valvonnasta säädetään 12 §:ssä, Tulli valvoo meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusten noudattamista polttoaineen toimituksen yhteydessä sellaisten Suomeen rekisteröityneiden toimittajien osalta, joiden on osoitettu toimittaneen edellisten 12 kuukauden aikana vähintään kolme kertaa polttoainetta, joka ei ole polttoaineen luovutustodistuksen eritelmien mukaista. Tulli analysoi näytteet ja raportoi tuloksista Liikenne- ja viestintävirastolle.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun polttoaineen toimittajan on ilmoitettava Tullille jokaisesta polttoaineen toimituksesta alukselle vähintään 24 tuntia ennen suunniteltua toimitusta.

Rajavartiolaitoksen Tullille antamasta virka-avusta säädetään rajavartiolain (578/2005) 77 §:ssä.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun polttoaineen toimittajan on korvattava näytteenotosta ja analysoinnista viranomaisille aiheutuneet kustannukset.

13 §

Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto

Meriliikenteen polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla on velvollisuus antaa tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden määrästä ja laadusta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista.

Liikenne- ja viestintävirasto raportoi meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan komissiolle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle sekä vastaa meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevasta tietojenvaihdosta siten kuin

13 §

Meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskeva raportointi ja tietojenvaihto

Meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden valmistajilla, myyjillä ja maahantuojilla on velvollisuus antaa tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden saatavuudesta ja laadusta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää yllä yleisesti saatavilla olevaa rekisteriä meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden paikallisista toimittajista.

Liikenne- ja viestintävirasto raportoi meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista Euroopan komissiolle ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle sekä vastaa meriliikenteessä käytettäviä polttoaineita koskevasta tietojenvaihdosta siten kuin

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä ja Euroopan unionin säädöksissä määrätään.

14 §

14 §

*Määräaikainen poikkeus polttoaineen laatuvaatimuksesta**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.

Ympäristöministeriö voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää määräaikaisen poikkeuksen tämän luvun mukaisesta polttoaineen laatuvaatimuksesta MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätyillä ja Euroopan *unionin* säädöksissä säädetyillä perusteilla. Poikkeus on voimassa enintään kuusi kuukautta kerrallaan.

15 §

15 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset**Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

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;

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä 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;

Voimassa oleva laki

6) 7–9 §:ssä tarkoitetuista aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määrittämenetelmistä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä;

6 a) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästönvähentämismenetelmistä ja niiden hyväksymisestä;

7) 10 §:ssä tarkoitettua uuden päästöjen vähentämisteknologian 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 tarkoitettua toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määrästä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista *asetuksessa säädettävälle viranomaiselle* tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi; *sekä*

10) 14 §:ssä tarkoitettua polttoaineen laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista.
(uusi 2 mom.)

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista moottoreiden *sekä* pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen

Ehdotus

6) 7–9 §:ssä tarkoitetuista aluksilla käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksista, polttoaineen laadun määrittämenetelmistä, polttoaineen luovutustodistuksesta ja sen antamisesta sekä näihin liittyvän tarkkailun ja valvonnan järjestämisestä;

7) 9 a §:ssä tarkoitetuista päästönvähentämismenetelmistä ja niiden hyväksymisestä;

8) 10 §:ssä tarkoitettua uuden päästöjen vähentämisteknologian koekäytöstä;

9) 11 §:ssä tarkoitetuista aineista, joiden poltto on kielletty Suomen talousvyöhykkeellä ja suomalaisella aluksella myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella;

10) 10 ja 13 §:ssä tarkoitettua toiminnanharjoittajan velvollisuudesta luovuttaa tietoja polttoaineen määrästä ja laadusta, rikkipitoisuudesta ja päästöjen vähentämisteknologian koekäytön tuloksista tämän luvun mukaisten velvoitteiden täyttämiseksi;

11) 12 §:ssä tarkoitettua näytteiden otosta ja analysoinnista;

12) 12 §:ssä tarkoitettua tietojen raportoinnista *Liikenne- ja viestintävirastolle; sekä*

13) 14 §:ssä tarkoitettua polttoaineen laatuvaatimuksista myönnettävän määräaikaisen poikkeuksen tarkemmista perusteista.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään myös, mille viranomaiselle 1 momentin 10 kohdassa tarkoitettut tiedot annetaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 5 §:n 3 momentissa tarkoitetuista moottoreiden *ja* pakokaasujen puhdistuslaitteiden ja puhdistusmenetelmien vaatimustenmukaisuudesta myönnettävistä tietyn laitteen, aineen, välineen tai kojeen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista;

2) 9 §:n 2 momentissa tarkoitetuista merkinnöistä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

7 a luku

Alusten energiatehokkuus

1 §

Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Alukselle tulee laskea saavutettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvo MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Aluksen saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvon tulee olla MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

2 §

SEEMP-suunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

2 a §

Alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tiedonkeruujärjestelmästä johtuvat muutokset SEEMP-suunnitelmaan

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on kerättävä Kansainvälisen

tehokkuuteen perustuvista samanarvoisuuksista;

2) 9 §:n 2 momentissa tarkoitetuista merkinnöistä aluksen laivapäiväkirjaan ja öljypäiväkirjaan.

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tarkemmat säännökset ja 2 momentissa tarkoitettut tekniset määräykset voidaan ulottaa koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

7 a luku

Alusten energiatehokkuus

1 §

Aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Alukselle tulee laskea saavutettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Aluksen saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin arvon tulee olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

2 §

SEEMP-suunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma). Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

2 a §

Alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tiedonkeruujärjestelmästä johtuvat muutokset SEEMP-suunnitelmaan

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on kerättävä Kansainvälisen

Voimassa oleva laki

merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavat tiedot kalenterivuodesta 2019 alkaen siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelmassa on oltava vuoden 2018 loppuun mennessä MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelma *noudattaa* MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen *vaatimuksia* ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

2 b §

Toimitettavat tiedot

Edellä 2 a §:n 1 momentissa tarkoitetun aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitetut tiedot on:

1) koottava kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa *kunkin* kalenterivuoden *päätyttyä*; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtopäivänä tai niin pian kuin *on* käytännössä mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

Aluksen on toimitettava alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavien tietojen perustana olevat eritellyt tiedot pyydettyä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle ja muissa kuin *edellä* 1

Ehdotus

merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavat tiedot kalenterivuodesta 2019 alkaen siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelmassa on oltava vuoden 2018 loppuun mennessä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 1 momentissa tarkoitetun aluksen SEEMP-suunnitelma *on* MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen *vaatimusten mukainen*, ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

2 b §

Toimitettavat tiedot

Edellä 2 a §:n 1 momentissa tarkoitetun aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitetut tiedot on:

1) koottava *kunkin* kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa *kyseisen* kalenterivuoden *päättymisestä*; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtopäivänä tai niin pian *sen jälkeen* kuin *se* käytännössä *on* mahdollista, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

Aluksen on toimitettava alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimitettavien tietojen perustana olevat eritellyt tiedot pyydettyä Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle ja muissa kuin 1 momentin

Voimassa oleva laki

momentin 2 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa pidettävä ne helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Virasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

2 c §

Vaatimustenmukaisuusvakuutus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viimeistään viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jolloin vakuutus on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

3 §

*IEE-todistuskirja**Ehdotus*

2 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa pidettävä ne helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Virasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

2 c §

Vaatimustenmukaisuusvakuutus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

3 §

IEE-todistuskirja

Voimassa oleva laki

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää VI liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

4 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

5 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

Ehdotus

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää *mainitun* liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

4 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

5 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL 73/78 -yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;
- 2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;
- 3) IEE-todistuskirjasta;
- 4) 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

8 luku

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

4 §

Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen

Painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta:

- 1) huviveneisiin, joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 2) aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 3) rajavartiolaitoksen aluksiin;
- 4) aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen, Helsingin sopimuksen tai Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi antaa teknisiä määräyksiä Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella:

- 1) *tämän luvun* 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;
- 2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;
- 3) IEE-todistuskirjasta;
- 4) *tämän luvun* 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

8 luku

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

4 §

Painolastivesiyleissopimuksen ja painolastivesiä koskevien säännösten soveltaminen

Painolastivesiyleissopimusta ja painolastivesiä koskevia tämän luvun säännöksiä ei sovelleta:

- 1) huviveneisiin, joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 2) aluksiin, joita käytetään etupäässä meripelastukseen ja joiden kokonaispituus on alle 50 metriä ja painolastiveden enimmäistilavuus kahdeksan kuutiometriä;
- 3) Rajavartiolaitoksen aluksiin;
- 4) aluksiin, jotka liikennöivät ainoastaan Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä;
- 5) *ennen vuotta 1990 rakennettuihin aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja sopimus pohjaisesti, eikä aluksiin, jotka tuottavat Väylävirastolle jäämurtopalveluja valtiosopimus pohjaisesti.*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

9 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

1 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

(uusi 1 mom.)

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

9 luku

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

1 §

Satamassa olevat jätteiden vastaanottolaitteet

Sataman pitäjän on huolehdittava siitä, että satamassa on riittävät vastaanottolaitteet, joihin voidaan ottaa vastaan kyseistä satamaa tavanomaisesti käyttävistä aluksista peräisin olevat jätteet, ottaen huomioon:

- 1) sataman käyttäjien toiminnalliset tarpeet;
- 2) sataman koon ja maantieteellisen sijainnin;
- 3) satamassa käyvien alusten tyyppin; ja
- 4) 10 luvun 5 §:ssä säädetyt mahdolliset vapautukset.

Sataman pitäjän on huolehdittava, että satamassa on erilliset vastaanottolaitteet ainakin seuraaville jätteille:

- 1) öljypitoiset jätteet
- 2) haitallisia nestemäisiä aineita sisältävät jätteet
- 3) käymäläjätevedet;
- 4) käytetyt paristot ja akut,
- 5) sähkö- ja elektroniikkaromu;
- 6) biojäte;
- 7) kuitupakkausjäte;
- 8) muovipakkausjäte;
- 9) lasipakkausjäte;
- 10) metallipakkausjäte ja muu pienikokoinen metallijäte;
- 11) muut kuin 4–10 kohdassa tarkoitetut kiinteät jätteet;
- 12) pakokaasujen puhdistusjätteet, joiden päästäminen ympäristöön on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaan kiellettyä.

(poistetaan 2 mom.)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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. (uusi 4 mom.)

(uusi 5 mom.)

(uusi 3 §)

(uusi 4 §)

Edellä 2 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. (ks. lakiehdotuksen 4 §)

Mitä edellä 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka palvelevat yksinomaan kotimaanliikenteessä toimivia kantavuudeltaan alle 1350 tonnin matkustaja-aluksia.

Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa olevat vastaanottolaitteet toimivat moitteettomasti, ja korjattava toimimattomat tai epäkunnossa olevat laitteet viivytyksettä.

3 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt kalastussatamassa

Mitä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske satamia, jotka ovat pääasiassa 1 luvun 2 §:n 22 kohdassa tarkoitettujen kalastus-alusten käytössä (kalastussatama).

4 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt huvivenesatamassa

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Mitä 1 §:n 2 momentissa säädetään jätteiden vastaanottolaitteista, ei koske huvivenesatamia.

Huvivenesataman pitäjän on huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet vähintään käymäläjätevesille ja sekalaiselle yhdyskuntajätteelle.

Huvivenesataman, jossa alukset ovat kiinnittyneinä pääsääntöisesti pidempään kuin kolme yötä, pitäjän on kuitenkin huolehdittava siitä, että huvivenesatamassa on riittävät erilliset vastaanottolaitteet ainakin seuraaville jätelajeille:

- 1) öljypitoiset jätteet;
- 2) käymäläjätevedet;
- 3) sekalainen yhdyskuntajäte;
- 4) vaaralliset jätteet.

Poiketen siitä, mitä 2 ja 3 momentissa sekä 1 §:n 1 momentissa säädetään, huvivenesataman pitäjä voi järjestää jätteiden vastaanoton sopimalla kohtuullisella etäisyydellä lähialueella olevan vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta. Tällöin huvivenesatamassa on oltava sen käyttäjien helposti saatavilla tieto tällaisesta järjestelystä sekä kyseisen vastaanottolaitteiston sijainnista ja aukioloajoista. Huvivenesataman jätteiden vastaanottoa mitoitettaessa on myös otettava huomioon toisista huvivenesatamista tulevat käyttäjät.

3 §

5 §

Sataman jätehuoltosuunnitelma

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 vastaanotto, keräyksen, varastoinnin, käsittelyn ja hyödyntämisen suunnittelussa, on otettava huomioon sataman koko ja luonne

Sataman pitäjän on laadittava sataman jätehuoltosuunnitelma aluksista peräisin olevien jätteiden jätehuollon järjestämisestä satamassa.

Sataman jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksista peräisin olevien jätteiden vastaanotto, keräys, varastointi, käsittely ja hyödyntäminen sekä muu jätehuolto. Jätehuoltosuunnitelmassa on lisäksi kuvattava

Voimassa oleva laki

Ehdotus

sekä satamaa käyttävät alustyyppit. Suunnitelmassa on lisäksi edellytettävä, että jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisia toimia on seurattava, havaitut puutteet on korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia on kehitettävä jatkuvasti.

aluksilta perittävien maksujen suuruus ja laskentaperusteet. Jätehuoltosuunnitelmassa on kuvattava aluksilta peräisin olevien jätteiden jätehuollossa noudatettavat turvallisuustoimenpiteet, ellei niitä ole kuvattu muussa sataman toimintaa koskevassa toimivaltaisten viranomaisten hyväksymässä suunnitelmassa.

Sataman jätehuoltosuunnitelma laadittaessa on otettava huomioon sataman koko ja luonne sekä satamaa käyttävät alustyyppit.

(uusi 3 mom.)

Jos huvivenesatamalla on 4 §:n 3 momentissa tarkoitettu sopimus toisen vastaanottolaitteen käyttöoikeudesta, on tämän sopimuksen sisältö kuvattava sataman jätehuoltosuunnitelmassa.

(uusi 4 mom.)

Satama voi tehdä toisen samalla maantieteellisellä alueella sijaitsevan sataman kanssa yhteisen jätehuoltosuunnitelman, jossa määritetään vastaanottolaitteiden tarve ja saatavuus kunkin sataman osalta erikseen.

Satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun se on hyväksytty.

Satamassa on noudatettava jätehuoltosuunnitelmaa sen jälkeen, kun se on hyväksytty. *Lisäksi jätehuollon toteuttamiseksi tarpeellisia toimia ja vastaanottolaitteiden kuntoa on seurattava, havaitut puutteet korjattava viivytyksettä ja jätehuollon toimia jatkuvasti kehitettävä.*

4 §

6 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

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 esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sille elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jonka toimialueella satama sijaitsee. Huvivenesataman ja sellaisen kalastussataman, johon vuosittain purettu saalismäärä on alle 20 000 kilogrammaa, jätteiden vastaanotto- ja käsittelysuunnitelma on kuitenkin esitettävä arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi sen kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle, jonka alueella huvivenesatama sijaitsee.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on tarkistettava, jos satamaan jätettävien

Sataman pitäjän on päivitettävä ja esitettävä jätehuoltosuunnitelma 1 momentin

Voimassa oleva laki

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. (uusi 4 mom.)

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 ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi, sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille, heidän

Ehdotus

mukaan toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi vähintään viiden vuoden välein. Lisäksi suunnitelma on päivitettävä ja esitettävä toimivaltaisen viranomaisen arvioitavaksi ja hyväksyttäväksi, jos sataman toiminta tai satamaan jätettävien jätteiden laatu, määrä tai jätehuolto muuttuu merkittävästi.

Sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksyttävä, jos jätteiden vastaanotto ja vastaanottolaitteet täyttävät tämän luvun ja 10 luvun sekä niiden nojalla annettujen säännösten vaatimukset.

Toimivaltainen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään antaa määräyksiä tarvittavista vastaanottolaitteista ja siitä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen, sekä muista suunnitelman toteuttamisen kannalta tarpeellisista seikoista.

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain (527/2014) 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on lähetettävä sataman pitäjälle ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

7 §

*Sataman jätehuoltosuunnitelmasta
kuuleminen ja tiedottaminen*

Ennen sataman jätehuoltosuunnitelman esittämistä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksyttäväksi sataman pitäjän on varattava satamaa käyttävien alusten haltijoille ja

Voimassa oleva laki

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. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan sekä internetsivuillaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville tiedot sataman jätehuoltojärjestelyistä sekä jätehuoltomaksuista niin, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai kunnan ympäristönsuojeluviranomainen voi sataman jätehuoltosuunnitelmaa hyväksyessään tarvittaessa määrätä, millä kielillä tiedot on annettava satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaaville ja heidän edustajilleen.

(uusi 3 mom.)

Ehdotus

käyttäjille sekä heidän edustajilleen, toimivaltaisille viranomaisille sekä muille tahoille, joille jätehuoltosuunnitelmalla voi olla vaikutusta, tilaisuus lausua mielipiteensä sataman jätehuoltosuunnitelmasta ja sen tarkistamisesta. Jätehuoltosuunnitelman luonnos on pidettävä nähtävillä ennen sen esittämistä hyväksyttäväksi sataman pitäjän toimipaikassa ja muulla tarkoituksenmukaisella tavalla vähintään 14 päivän ajan sataman toiminta-aikana. Sataman pitäjän on ilmoitettava nähtävillä pitämisestä sataman käyttäjille ja muille tahoille ilmoitustaulullaan, sähköistä tiedonvälitystä apuna käyttäen, kirjeitse tai joillain muulla tiedon antamiseen soveltuvalla tarkoituksenmukaisella tavalla.

Sataman pitäjän tulee saattaa satamaa käyttävien alusten jätehuollosta vastaavien ja heidän edustajiensa saataville seuraavat sataman jätehuoltojärjestelyitä koskevat ajantasaiset tiedot sähköisesti ja siten, että kaikki sataman merkittävät käyttäjäryhmät saavat niistä tiedon:

- 1) satamassa olevien jätteiden vastaanottolaitteiden sijainti kunkin laituripaikan osalta ja niiden mahdolliset aukioloajat;
- 2) luettelo aluksilta peräisin olevasta jätteestä, jonka jätehuollosta satama vastaa;
- 3) luettelo yhteyspisteistä, satamassa olevista jätteiden vastaanottolaitteista vastaavista toimijoista ja tarjolla olevista palveluista;
- 4) kuvaus jätteentoimitusmenettelyistä; ja
- 5) kuvaus maksujärjestelmästä, mukaan lukien maksujen määräytymisen periaatteet ja hinnat.

Sataman, joka on merkitty alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettuun merenkulun tiedonhallintajärjestelmään, pitäjän on lisäksi ilmoitettava 2 momentissa tarkoitettut tiedot seurantadirektiivissä tarkoitettuun unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmään.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tarpeettoman viivytyksen välttäminen

Tarpeettoman viivytyksen välttäminen

Edellä 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille aiheudu tarpeetonta viivytystä.

(uusi 2 mom.)

Edellä 1 §:ssä tarkoitettu aluksilta peräisin olevien jätteiden vastaanotto on järjestettävä siten, ettei aluksille *tai muille jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistuville osapuolille* aiheudu tarpeetonta viivytystä.

Aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja tai muu jätteiden jättämiseen tai vastaanottoon osallistunut osapuoli on oikeutettu korvaukseen tarpeettomasta viivytyksestä sille aiheutuneesta vahingosta siten kuin vahingonkorvauslaissa (412/1974) säädetään.

7 §

(poistetaan 7 §)

Raportointi

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, Liikenne- ja viestintäviraston ja satamien on toimitettava aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY, jäljempänä alusjätedirektiivi, tarkoitetut tiedot Suomen ympäristökeskukselle, jonka tehtävänä on koota raportit lähetettäväksi Euroopan komissiolle.

(uusi 9 §)

9 §

Satamien jätteiden vastaanottolaitteissa olevista puutteista ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava suomalaisen sataman väitetyistä puutteista Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään, kun on kyse toisen Kansainvälisen merenkulkujärjestön jäsenvaltion ilmoittamasta suomalaisen sataman jätteiden vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Suomen ulkopuolella sijaitsevien satamien jätteiden vastaanottolaitteiden väitetyistä puutteista satamavaltion viranomaisille ja

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Kansainväliselle merenkulkujärjestölle siten kuin alusjätedirektiivissä säädetään.

(uusi 10 §)

10 §

Kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien tietojen kerääminen ja toimittaminen

Luonnonvarakeskuksen on kerättävä kalastustoiminnan aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevia seurantatietoja ja toimitettava tiedot Euroopan komissiolle.

8 §

11 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan yhteisön säädösten 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

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin ja tämän lain säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetuista satamassa olevista vastaanottolaitteista;
- 2) 2 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä korjaussatamassa;
- 3) 3 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä kalastussatamassa;
- 4) 4 §:ssä tarkoitetuista jätteiden vastaanottojärjestelyistä huvivenesatamassa;
- 5) 5 §:ssä tarkoitetun sataman jätehuoltosuunnitelman rakenteesta ja sisällöstä;
- 6) 7 §:n 2 momentissa tarkoitetuista tiedoista tiedottamisesta ja niiden mainitun pykälän 3 momentissa tarkoitetusta ilmoittamisesta; ja
- 7) 10 §:ssä tarkoitetun kalastustoimien aikana havaspyydyksiin kertyvän jätteen tilavuutta ja määriä koskevien seurantatietojen keräämistä koskevista menetelmistä ja raportoinnin muodosta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

koskemaan myös sisävesialueella ja kotimaanliikenteessä purjehtivia aluksia.

10 luku

10 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

Jätteiden jättäminen satamaan

1 §

1 §

Velvollisuus jättää alusjätteet ja lastijätteet

Velvollisuus jättää alukselta peräisin olevat jätteet

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.

Suomalaisen aluksen, joka saapuu Itämeren tai Euroopan unionin 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 alukselta peräisin olevat jätteet MARPOL-yleissopimukseen perustuvien purkumääräysten mukaisesti.

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.

Jos huvivenesatamassa ei ole vastaanottolaitetta, huviveneestä peräisin olevat jätteet tulee jättää vastaanottolaitteeseen, jonka käytöstä sataman pitäjä on 9 luvun 4 §:n 4 momentin mukaisesti sopinut.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu velvollisuus jättää jätteet ei kuitenkaan koske:

Edellä 1 momentista poiketen alus voi jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan toimittamatta jätteitä, jos:

1) valtioneuvoston asetuksella säädettäviä vähäisiä määriä jätettä;

1) aluksella on riittävät erilliset varastotilat kaikelle alukselle kertyneelle ja aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista kertyvälle jätteelle;

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

2) alus käy vain sataman ankkurointialueella ja on siellä alle 24 tuntia; tai

3) käymäläjäteveden jättämistä aluksilta, joiden käymäläjätevesitankeissa on tilaa seuraavaan satamaan suuntautuvaa matkaa varten.

3) alus käy vain sataman ankkurointialueella ja sääolosuhteet ovat epäsuotuisat.

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos

Edellä 3 momentissa säädetyn estämättä Liikenne- ja viestintävirasto voi edellyttää, että alukselta toimitetaan kaikki jätteet satamaan ennen aluksen lähtöä satamasta, jos

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

on perusteltua aihetta olettaa, että siinä satamassa, jonne jätteet aiotaan toimittaa, ei ole asianmukaisia vastaanottolaitteita tai ei ole tiedossa, mihin satamaan jätteet aiotaan toimittaa, ja siksi on olemassa vaara, että jätteet päästetään veteen.

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan tässä luvussa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia.

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* käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. 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.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo alusjätedirektiivin täytäntöönpanoa tarkastaen ilmoituksia sekä aluksia siten kuin direktiivissä säädetään.

(uusi 3 §)

saatavilla olevien tietojen perusteella ei voida todeta, että aluksen seuraavassa käyntisatamassa on riittävät vastaanottolaitteet, tai seuraava käyntisatama ei ole tiedossa.

Aluksen päällikkö vastaa siitä, että aluksella noudatetaan tässä luvussa ja sen nojalla säädettyjä velvollisuuksia.

2 §

Jätteiden ennakkoilmoitus

Suomen alueella olevaan satamaan saapuvan *seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan* aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön on annettava tulosataman pitäjälle *alukselta peräisin olevia jätteitä koskeva alusjätedirektiivin liitteen 2 mukainen jätteiden ennakkoilmoitus* käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää. 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 *kyseiseen* satamaan saapumista, ilmoitus on annettava välittömästi lopullisen tulosataman selvittyä. Tiedot on pidettävä aluksella *sähköisessä muodossa* vähintään seuraavaan käyntisatamaan asti, ja ne on pyynnöstä esitettävä *Euroopan unionin* jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske aluksia, jotka käyvät vain sataman ankkurointipaikalla, eikä satamapalveluasetuksessa tarkoitettuja satamapalveluissa käytettäviä aluksia. (ks. lakiehdotuksen 12 luvun 2, 6 ja 8 §)

3 §

Jätteen toimittamista koskeva tosite

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Sataman, johon jäte on toimitettu, vastaanottolaitteista vastaavan toimijan on täytettävä ja toimitettava aluksen päällikölle ilman aiheutonta viivytystä jätteen toimittamista koskeva tosite. Tositteeseen on sisällytettävä alusjätedirektiivin liitteessä 3 luetellut tiedot.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua vaatimusta ei satamiin, jotka voivat vastaanottaa ainoastaan kantavuudeltaan alle 1 350 tonnin aluksia, ja joissa on miehittämättömät vastaanottolaitteet. Sataman on jätehuoltosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä ilmoitettava, jos se täyttää poikkeuksen edellytykset. Tällöin sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on ilmoitettava sataman nimi ja sijainti seurantadirektiivissä tarkoitettua unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää käyttäen. Tiedot on ilmoitettava vain niiden satamien osalta, joissa käy seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia.

Seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvan aluksen päällikön tai hänen tehtävään valtuuttamansa on ennen satamasta lähtöä tai heti jätteiden toimittamista koskevan tositteeseen saatuaan ilmoitettava tositteeseen sisältyvät tiedot alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen. Jätteiden toimittamista koskevan tositteeseen sisältyvien tietojen on oltava saatavilla seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvalla aluksella vähintään kahden vuoden ajan yhdessä asiaa koskevan öljy-, lasti- tai jätepäiväkirjan tai jätehuoltosuunnitelman kanssa, ja ne on pyynnöstä esitettävä Euroopan unionin jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle.

Mitä edellä 1 ja 3 momentissa säädetään, ei sovelleta satamapalveluasetuksessa tarkoitettuihin satamapalveluissa käytettäviin aluksiin.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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.

(uusi 2 mom.)

Satamanpitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun myös niiltä satamassa käyviltä aluksilta, jotka jättävät lastijätettä sataman vastaanottolaitteisiin.

(uusi 3 mom.)

Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävät maksut

Sataman pitäjä perii jätehuollosta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi maksun jokaiselta satamassa käyvältä alukselta siitä riippumatta, jättääkö alus satamaan jätettä vai ei *tai kuinka paljon jätettä alus jättää satamaan*. Maksun tulee kattaa välilliset hallintokustannukset ja seuraavien alusjätteiden jätehuollon kustannukset:

- 1) öljypitoiset jätteet, *lastijäämiä* lukuun ottamatta;
- 2) käymäläjätevedet; ja
- 3) kiinteät jätteet, *mukaan lukien kalastustoimien aikana havaspyydyksiin tarttuva jäte, lastijäämiä* lukuun ottamatta.

Jätetyn jätteen lajien ja määrän perusteella peritään kuitenkin maksu:

- 1) 1 momentissa tarkoitettujen jätteiden jättämisestä aiheutuneista kustannuksista, jos toimitettu jätemäärä ylittää 6 §:n nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa tarkoitetun erillisen varastotilan enimmäiskapasiteetin;

- 2) pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä peräisin olevasta jätteestä; ja

- 3) siitä osasta kustannuksia, jota ei kateta 1 momentin mukaan perittävällä maksulla.

(kumotaan 2 mom.)

Maksujen on oltava kohtuullisia ja niiden on perustuttava satamassa käytössä olevien laitteiden aiheuttamiin kustannuksiin ja satamassa tarjottaviin palveluihin. Sataman pitäjän on ilmoitettava alukselta perittävän maksun määrä ja laskentaperusteet. Maksut voivat vaihdella

- 1) alustyyppin, alusluokan tai aluksen kokoluokan mukaan;

- 2) jos palveluja tarjotaan sataman tavanomaisten aukioloaikojen ulkopuolella; tai

- 3) jätteen vaarallisuuden mukaan.

Voimassa oleva laki

(uusi 4 mom.)

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun. Sataman tulee ilmoittaa maksun määrä ja sen perusteet. Maksut voidaan porrastaa esimerkiksi alustyyppin, 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 Liikenne- ja viestintävirasto on tämän luvun 4 §:n nojalla vapauttanut alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakosta.

4 §

Vapautus jätteiden jättöpakosta ja ilmoitusvelvollisuudesta

Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää 1 §:ssä tarkoitettua alusjätteiden ja lastijätteiden jättöpakkoa ja 3 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijätteistä ilmoittamista koskevan vapautuksen 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. Vapautus voidaan myöntää myös alukselle, joka on risteilyliikenteessä tai muussa liikenteessä lähtien ja saapuen samaan suomalaiseen satamaan

Ehdotus

Maksuista on myönnettävä alennusta, jos kyseessä on lähimerenkulussa toimiva alus tai aluksella käytetään laitteita, menetelmiä tai sellaista hyvälaatuista polttoainetta, jonka ansiosta aluksen maihin jättämän jätteen määrä on tavallista vähäisempi tai jäte on hyödynnettävissä.

Maksut voivat sisältyä aluksilta perittävään satamamaksuun tai muuhun sataman käyttöoikeudesta perittävään maksuun.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua maksua ei peritä niiltä aluksilta, jotka Liikenne- ja viestintävirasto on 5 §:n nojalla vapauttanut alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakosta, satamapalveluasetuksessa tarkoitetuilta satamapalveluissa käytettäviltä aluksilta eikä aluksilta, jotka käyvät vain sataman ankkurointipaikalla.

5 §

Vapautus jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista

Liikenne- ja viestintävirasto voi kirjallisesta hakemuksesta myöntää alukselle 1 §:ssä tarkoitettua alukselta peräisin olevien jätteiden jättöpakkoa, 2 §:ssä tarkoitettua alusjätteistä ja lastijäämistä ilmoittamista ja 4 §:ssä tarkoitettua alukselta peräisin olevista jätteistä perittävää maksua koskevan vapautuksen sen reitin varrella oleviin suomalaisiin satamiin. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että

1) alus on liikenteessä, joka perustuu julkaistuun tai suunniteltuun luetteloon lähtö- ja saapumisajoista yksilöityjen satamien välillä tai toistuviin liikennöintiaikoihin, jotka muodostavat aikataulun;

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

poikkeamatta muissa satamissa. Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on, että aluksella on jätehuoltosopimus pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa. Liikenne- ja viestintävirastolle on toimitettava päätöksessä tarkemmin määrätyllä tavalla selvitys siitä, että alus käyttää pääosin jätehuoltosopimuksen mukaisia palveluita. Vapautus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

(uusi 2 mom.)

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava päätöksestä niille satamille, joita päätös koskee.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Euroopan unionin komissiolle myönnettyistä vapautuksista säännöllisesti ja vähintään kerran vuodessa.

(uusi 4 mom.)

2) alus tekee vähintään kerran kahdessa viikossa toistuvia samanlaisia matkoja yksilöityjen satamien välillä tai sellaisten matkojen sarjoja, jotka alkavat samasta satamasta kuin mihin ne päättyvät ilman, että alus käy välillä muussa satamassa;

3) aluksella on pätevän jätehuoltoyrityksen tai sataman kanssa jätehuoltosopimus, jolle satama on antanut hyväksyntänsä ja joka on ilmoitettu kaikille aluksen reitillä oleville satamille, sekä jätteen toimittamisen todentavat tositteet; ja

4) järjestelyllä ei ole kielteisiä vaikutuksia meriympäristölle, meriturvallisuudelle, terveydelle eikä asumis- tai työoloille aluksilla.

Vapautus myönnetään määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava 1 momentin mukaisesti vapautetulle alukselle alusjätedirektiivin liitteen 5 mukainen vapautustodistus. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava myönnetystä vapautuksesta aluksen reitillä oleville satamille ja muille satamille, joita päätös koskee. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava vapautustodistuksen tiedot myös käyttäen alusliikennepalvelulain 20 a §:ssä tarkoitettua merenkulun tiedonhallintajärjestelmää.

Vaikka alukselle olisi myönnetty vapautus, se ei saa jatkaa matkaansa seuraavaan käyntisatamaan, jos aluksella ei ole riittäviä erillisiä varastotiloja kaikelle jätteelle, jota on kertynyt ja kertyy aluksen aiotun matkan aikana ennen seuraavaan käyntisatamaan saapumista.

5 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä 1 §:n 3 momentin 2

6 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomen muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi tarkempia säännöksiä:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

kohdassa tarkoitetuista edellytyksistä olla jättämättä jätteitä satamaan.

1) tämän luvun 1 §:n 3 momentin 1 kohdassa, 4 §:n 2 momentin 1 kohdassa ja 5 §:n 4 momentissa tarkoitettua riittävästä erillisestä varastotilasta,

2) perusteista, joiden mukaan tämän luvun 4 §:n 3 momentissa tarkoitettua jätteen vaarallisuutta arvioidaan; ja

3) perusteista, joiden mukaan alukselle on myönnettävä tämän luvun 4 §:n 4 momentin mukaan alennusta.

(kumotaan 2 mom.)

Edellä 1 momentissa tarkoitettut tarkemmat säännökset 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 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 alusliikennepalvelun tarjoajalle 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.

3 §

Tarkemmat säännökset

11 luku

Aluksen päällikön velvollisuudet vaaratilanteessa

1 §

Öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittaminen ja välittömiin torjuntatoimiin ryhtyminen

Jos suomalaisen aluksen päällikkö Suomen vesialueella 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 alusliikennepalvelun tarjoajalle 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.

3 §

Tarkemmat säännökset

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

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.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa MARPOL-yleissopimuksen, Euroopan unionin 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 tämän luvun:

- 1) 1 §:ssä tarkoitetusta öljyvahingosta ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta; ja
- 2) 2 §:ssä tarkoitetusta muun haitallisen aineen päästöstä ja sen vaarasta ilmoittamisen tavasta.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen ympäristökeskus, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

2 §

Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto 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;

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

1 §

Valvontaviranomaiset

Tässä laissa tarkoitettuja valvontaviranomaisia ovat Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, ympäristönsuojeluviranomaiset, Rajavartiolaitos, Tulli ja poliisi.

2 §

Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto 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;

Voimassa oleva laki

Ehdotus

7) aluksen todistuskirjaa ja muita asiakirjoja;

8) aluksen päällikön tai muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;

9) velvollisuutta jättää *alusjätteet* satamaan;

10) aluksen painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

(uusi 3 mom.)

8 §

Poliisin valvontatehtävät

(uusi 3 mom.)

15 §

Hallintopakko

Liikenne- ja viestintävirasto 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;

7) aluksen todistuskirjaa ja muita asiakirjoja;

8) aluksen päällikön ja muun miehistön ilmoitusvelvollisuutta;

9) *seurantadirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten* velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan ja jätteiden ennakkoilmoituksia; ja

10) aluksen painolastivesien ja sedimenttien käsittelyä ja vaihtoa.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos valvoo vesiliikenteen valvonnan yhteydessä seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan.

8 §

Poliisin valvontatehtävät

Poliisi valvoo vesiliikenteen valvonnan yhteydessä seurantadirektiivin soveltamisalan ulkopuolisten alusten 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää alukselta peräisin olevat jätteet satamaan.

15 §

Hallintopakko

Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja Tulli 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;

Voimassa oleva laki

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuha ja keskeyttämisuha

Liikenne- ja viestintävirasto ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisen tai keskeyttämisen siten kuin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetään.

17 §

Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita

Jos aluksen on havaittu päästäneen öljyä tai haitallisia nestemäisiä aineita Suomen vesialueella, talousvyöhykkeellä tai aavalla merellä, Suomen ympäristökeskuksen, Rajavartiolaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava havaitsemastaan päästöstä satamalle, jossa alus seuraavaksi käy, ja aluksen lippuvaltiolle sekä pyydettyä ryhtymään toimiin päästön johdosta sen mukaan kuin säädetään alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/35/EY siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

(uusi 18 §)

Ehdotus

2) määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla kuin 1 momentissa tarkoitetuilla tavoin velvollisuutensa;

3) määrätä 1 tai 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla menetellyt palauttamaan ympäristö ennalleen tai poistamaan rikkomuksesta ympäristölle aiheutunut haitta.

16 §

Uhkasakko, teettämisuha ja keskeyttämisuha

Liikenne- ja viestintävirasto, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset, kunnan ympäristönsuojeluviranomainen ja Tulli voivat asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisen tai keskeyttämisen.

17 §

Valvontaviranomaisen toimintavelvollisuus aluksen rikkoessa velvollisuutta jättää jätteet satamaan tai päästäessä ympäristöä pilaavia aineita

Jos Rajavartiolaitos tai Liikenne- ja viestintävirasto havaitsee aluksen päästäneen öljyä tai haitallisia nestemäisiä aineita Suomen vesialueella, talousvyöhykkeellä tai aavalla merellä, mainitun viranomaisen on ilmoitettava havaitsemastaan päästöstä satamalle, jossa alus seuraavaksi käy, ja aluksen lippuvaltiolle sekä pyydettyä aluksen lippuvaltiota ryhtymään toimiin päästön johdosta siten kuin alusjäterikosdirektiivissä säädetään.

18 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Raportointi Euroopan komissiolle

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava Euroopan komissiolle joka kolmas vuosi raportti siitä, miten Suomen toimivaltaiset ovat soveltaneet alusjäterikosdirektiiviä.

18 §

19 §

Tarkemmat säännökset**Tarkemmat säännökset**

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenne- ja viestintäviraston, *Suomen ympäristökeskuksen, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.*

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä Liikenne- ja viestintäviraston, *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten, Rajavartiolaitoksen, Tullin ja poliisin tehtävistä valvontaviranomaisina ja niiden välisestä työnjaosta.*

13 luku

13 luku

Erinäiset säännökset**Erinäiset säännökset**

1 §

1 §

Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen

Maksu, palkkiot ja kustannusten korvaaminen

Tässä laissa tarkoitetuista viranomaissuoritteista *sekä* viranomaisen tarkastustoimenpiteistä perittäviin maksuihin sovelletaan, mitä valtion maksuperustelaissa (150/1992) säädetään. Tarkempia säännöksiä valtion viranomaisille perittävistä maksuista annetaan liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella. Kunnalle tämän lain mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on soveltuvin osin vastattava valtion maksuperustelakia. Kunnalle perittävän maksun perusteista määrätään tarkemmin kunnan hyväksymässä taksassa.

Tässä laissa tarkoitetuista viranomaissuoritteista *ja* viranomaisen tarkastustoimenpiteistä perittävistä maksuista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992) ja sen nojalla. Kunnalle perittävän maksun perusteista määrätään kunnan hyväksymässä taksassa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle 9 luvun 6 §:n mukaan kuuluvista viranomaistehtävistä voidaan periä maksu, jonka perusteen on vastattava valtion maksuperustelakissa säädettyjä perusteita.

3 §

3 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Rangaistussäännökset

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn päästökieltoa ja päästörajoitusta,

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

1) 2 luvun 1 §:n mukaista öljyn, öljypitoisen seoksen tai niihin ominaisuuksiltaan rinnastuvien hiilivetyjen ja muiden niiden kaltaisesti aluksella käytettävien haitallisten aineiden päästökieltoa tai päästörajoitusta,

11) 9 luvun 1 ja 2 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta,

11) 9 luvun 1–4 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon.

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta sakkoon.

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen.

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen sekä meriliikenteessä käytettävien 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa pykälässä tarkoitettua polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää tai polttoainenäytteen, jota ei ole otettu siten, kuin pykälässä säädetään

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Siirtojen suorittamiselle ja polttoaineen toimittamiselle osoitettuja alueita koskevaa 2 a luvun 2 §:ää sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2022. STS-siirtojen suorittamiselle osoitettuihin alueisiin sovelletaan 2 a luvun 1 §:ää, sellaisena kuin se oli voimassa tämän lain voimaan tullessa, 31 päivään joulukuuta 2021.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Satamassa olevia jätteen vastaanottolaitteisiin, jätteiden vastaanottojärjestelyihin kalastussatamassa ja jätteiden vastaanottojärjestelyihin huvivenesatamassa sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2021 tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Sataman jätehuoltosuunnitelmaan sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksymiseen sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2022 tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Alukselta peräisin olevista jätteistä perittävien maksujen määräytymisen perusteisiin sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2021 tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Vapautuksiin jätteiden jättöpakosta, ilmoitusvelvollisuudesta ja maksuista sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2022 tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

2.

Laki**aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 20 ja 45 kohta, 17 §, 29 §:n 3 momentti sekä 91 §:n 12 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 20 kohta, 17 § ja 29 §:n 3 momentti laissa 946/2018 sekä 2 §:n 45 kohta laissa 169/2019, sekä

lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laeissa 198/2018, 946/2018, 169/2019 ja 783/2019, uusi 2 a ja 13 b kohta, lakiin uusi 5 a luku ja lakiin siitä lailla 879/2014 kumotun 91 §:n 11 kohdan tilalle uusi 91 §:n 11 kohta, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

(uusi 2 a kohta)

2 a) *delegoidulla asetuksella* matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY muuttamisesta kotimaanmatkoilla liikennöivien matkustaja-alusten turvallisuusvaatimusten osalta annettua komission delegoitua asetusta (EU) 2020/411;

(uusi 13 b kohta)

13 b) *vakavuusdirektiivillä* ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/25/EY;

20) ro-ro-matkustaja-aluksella alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on *non-SOLAS-direktiivin* liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;

20) ro-ro-matkustaja-aluksella alusta, joka kuljettaa enemmän kuin 12 matkustajaa ja jossa on *delegoidun asetuksen* liitteessä I olevassa II-2/A/2 säännössä määriteltyjä ro-ro-lastitiloja tai erityistiloja;

45) perinnealuksella Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä *muuten kuin säännöllisessä liikenteessä* käytettävää

45) perinnealuksella Museoviraston perinnealusrekisteriin rekisteröityä kotimaanliikenteessä *pienimuotoisessa kaupallisessa liikennekäytössä* käytettävää

Voimassa oleva laki

Ehdotus

historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

historiallista alusta, jonka pituus on vähintään 5,5 metriä ja joka on suunniteltu ennen vuotta 1965;

17 §

17 §

Samanarvoisuudet

Samanarvoisuudet

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä, joilla sallitaan *non-SOLAS-direktiivin liitteen I* sääntöjä vastaavien sääntöjen soveltaminen, jos vastaavat säännöt ovat vähintään yhtä tehokkaita kuin *liitteen I* säännöt.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä, joilla sallitaan *delegoidun asetuksen* sääntöjä vastaavien sääntöjen soveltaminen, jos vastaavat säännöt ovat vähintään yhtä tehokkaita kuin *delegoidun asetuksen* säännöt.

29 §

29 §

Vapautukset

Vapautukset

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava IMO:lle 1 ja 2 momentin mukaisista vapautuksista.

Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava IMO:lle 1 momentin mukaisista vapautuksista.

(uusi 5 a luku)

5 a luku

Ro-ro-matkustaja-aluksen vakavuus

34 a §

Ro-ro-matkustaja-alusten erityiset vakavuusvaatimukset

Vakavuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien alusten on täytettävä mainitussa direktiivissä niille asetut vakavuusvaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa vakavuusdirektiivin täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset aluksen teknisestä turvallisuudesta sekä määrätä vakavuusdirektiivin mukaisista merialueista, joilla ro-ro-matkustaja-alukset liikennöivät säännöllisesti niiden satamiin tai niiden satamista, ja kyseisten alueiden merkitsevista aallonkorkeusarvoista.

34 b §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Todistuskirjat

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää todistuskirjan Suomen lipun alla purjehtiville ro-ro-matkustaja-aluksille, joka täyttää vakavuusdirektiivin 6 artiklassa ja liitteessä I vahvistetut erityiset vakavuusvaatimukset.

Todistuskirja on voimassa niin kauan kuin alus liikennöi alueella, jolla on sama tai alhaisempi merkitsevä aallonkorkeusarvo.

34 c §

Kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti.

Jos ympärivuotista säännöllistä liikennöintiä harjoittava varustamo haluaa ottaa kyseistä liikennettä varten käyttöön ylimääräisiä ro-ro-matkustaja-aluksia kalenterivuotta lyhyemmäksi ajanjaksoksi, sen on ilmoitettava asiasta Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään yhtä kuukautta ennen kuin mainitut alukset otetaan käyttöön kyseisessä liikenteessä. Jos säännöllistä liikennöintiä korvaava ro-ro-matkustaja-alus on kuitenkin ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi otettava nopeasti käyttöön liikennöinnin jatkuvuuden varmistamiseksi, sovelletaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain 17 e §:n 3 momenttia.

Jos varustamo haluaa harjoittaa kausiluonteisesti säännöllistä liikennöintiä enintään kuuden kuukauden jakson vuodessa, sen on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle asiasta viimeistään kolme kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista.

Jos kausiluonteinen ja lyhytaikainen liikennöinti tapahtuu olosuhteissa, joissa merkitsevä aallonkorkeus on alhaisempi kuin samalle merialueelle ympärivuotista liikennöintiä varten vahvistettu arvo, Liikenne- ja viestintävirasto voi vakavuusdirektiivin liitteessä I olevia erityisiä vakavuusvaatimuksia asettaessaan käyttää kannella olevan veden korkeuden määrittämiseen tähän lyhyempään ajanjaksoon soveltuvaa merkitsevän

Voimassa oleva laki

Ehdotus

aallonkorkeuden arvoa. Tähän lyhyempään ajanjaksoon sovellettava merkitsevän aallonkorkeuden arvo määritetään reitin eri päissä sijaitsevien Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai soveltuvin osin ja mahdollisuuksien mukaan reitin eri päissä sijaitsevien jäsenvaltioiden ja Euroopan unioniin kuulumattomien valtioiden keskinäisellä sopimuksella.

Kausiluonteisen ja lyhytaikaisen liikennöinnin edellytyksenä on, että tällaisessa liikennöinnissä käytettävällä ro-ro-matkustaja-aluksella on 34 b §:ssä säädetty todistuskirja.

91 §

Alusturvallisuusrikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

11 kohta on kumottu L:lla 7.11.2014/879.

12) rikkoo 34 §:ssä säädettyä kieltoa

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, alusturvallisuusrikkomuksesta sakkoon.

91 §

Alusturvallisuusrikkomus

Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta

11) rikkoo 34 §:ssä säädettyä kieltoa käyttää alusta,

12) laiminlyö 34 a §:n 1 momentissa säädettyjen ro-ro-matkustaja-alusten erityisten vakavuusvaatimusten tai 2 momentissa tarkoitettujen määräysten noudattamisen

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, alusturvallisuusrikkomuksesta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

3.

Laki

alusrekisterilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusrekisterilain (512/1993) 20, 27 ja 31 §, sellaisina kuin niistä ovat 20 ja 31 §
osaksi laissa 310/2018, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

20 §

Rekisteröintihakemus

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

- 1) alus, jonka rekisteröintiä tai omistusoikeuden kirjaamista pyydetään;
- 2) omistajan nimi;
- 3) muut rekisteriin merkittävät tiedot, jolleivät ne käy ilmi hakemuksen liitteistä; sekä
- 4) omistajan, hänen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset saadaan lähettää.

Hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä.
(uusi 4 mom.)

Jollei aluksen edellisen omistajan saantoa ole merkitty rekisteriin, hänen omistusoikeudestaan on esitettävä selvitys, joka olisi tarpeen hänen saantonsa kirjaamiseksi. Selvitystä edellisen omistajan omistusoikeudesta ei kuitenkaan tarvitse

Ehdotus

20 §

Rekisteröintihakemus

Aluksen rekisteröintiä ja omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin on haettava kirjallisella hakemuksella, joka on hakijan tai tämän asiamiehen allekirjoitettava.

Hakemuksesta on käytävä ilmi:

- 1) alus, jonka rekisteröintiä tai omistusoikeuden kirjaamista pyydetään;
- 2) omistajan nimi;
- 3) muut rekisteriin merkittävät tiedot, jos ne eivät käy ilmi hakemuksen liitteistä; sekä
- 4) omistajan, hänen edustajansa tai asiamiehensä puhelinnumero sekä se postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset saadaan lähettää.

Hakijan on esitettävä tarpeellinen selvitys oman saantonsa laillisuudesta. Hakemukseen on liitettävä saannon perusteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai julkisen notaarin oikeaksi todistamina jäljennöksinä.

Hakija voi myös esittää selvityksenä oman saantonsa laillisuudesta jäljennöksen alkuperäisestä asiakirjasta. Alkuperäinen tai julkisen notaarin oikeaksi todistama asiakirja on kuitenkin esitettävä viranomaiselle viimeistään yhden kuukauden kuluttua siitä, kun omistusoikeuden kirjaamista rekisteriin olisi ollut haettava.

Jollei aluksen edellisen omistajan saantoa ole merkitty rekisteriin, hänen omistusoikeudestaan on esitettävä selvitys, joka olisi tarpeen hänen saantonsa kirjaamiseksi. Selvitystä edellisen omistajan omistusoikeudesta ei kuitenkaan tarvitse

Voimassa oleva laki

esittää, jos alus on myyty
pakkohuutokaupalla.

27 §

Hakemuksen hylkääminen

Hakemus on hylättävä, jos:

- 1) 20 §:n 3 ja 4 momentissa tarkoitettua selvitystä ei ole esitetty eikä 25 §:n mukaista kuulutusta ole pyydetty;
- 2) luovuttajalla ei ollut oikeutta aluksen luovutukseen ja tästä *vallintaoikeuden rajoituksesta* oli ennen luovutusta tehty merkintä rekisteriin; tai
- 3) aluksen rekisteröinnille ja omistusoikeuden kirjaamiselle on muu este.

31 §

Rekisteriviranomaisen oikeus poistaa alus

Jollei rekisteriin merkitty omistaja täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi *itse* poistaa aluksen *alusrekisteristä* pykälässä mainituista syistä. *Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.*

(uusi 2 mom.)

Rekisteriin merkityn aluksen omistajalle on viivytyksettä ilmoitettava rekisteriviranomaisen päätöksestä poistaa alus rekisteristä.

Ehdotus

esittää, jos alus on myyty
pakkohuutokaupalla.

27 §

Hakemuksen hylkääminen

Edellä 20 §:ssä tarkoitettu hakemus on hylättävä, jos:

- 1) 20 §:n 3–5 momentissa tarkoitettua selvitystä ei ole esitetty eikä 25 §:n mukaista kuulutusta ole pyydetty;
- 2) luovuttajalla ei ollut oikeutta aluksen luovutukseen ja tästä oli ennen luovutusta tehty merkintä rekisteriin; tai
- 3) aluksen rekisteröinnille ja omistusoikeuden kirjaamiselle on muu kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettu este.

31 §

Aluksen poistaminen rekisteristä

Jollei rekisteriin merkitty omistaja täytä 30 §:n mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomainen voi *omasta aloitteestaan* poistaa aluksen rekisteristä mainitussa pykälässä *tarkoitetuilla perusteilla*.

Jollei rekisteriin merkitty aluksen omistaja täytä 20 §:n 4 momentin mukaista velvollisuuttaan, rekisteriviranomaisen on poistettava alus rekisteristä.

Rekisteriviranomaisen on ennen aluksen poistamista rekisteristä varattava tilaisuus rekisteriin merkitylle omistajalle tulla kuulluksi.

Rekisteriin merkityn aluksen omistajalle on viivytyksettä ilmoitettava rekisteriviranomaisen päätöksestä poistaa alus rekisteristä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

4.

Laki

eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään eräiden alusten ja niitä palvelevien satamien turvatoimista ja turvatoimien valvonnasta annettuun lakiin (485/2004) uusi 4 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi 4 a §)

4 a §

Luokituslaitoksen tekemä aluksen turvatarkastus

Liikenne- ja viestintävirasto voi valtuuttaa aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 42 kohdassa tarkoitetun hyväksymänsä luokituslaitoksen tekemään alukselle turvatoimiasetuksessa tarkoitetut turvatarkastukset. Lisäksi virasto voi valtuuttaa edellä tarkoitetun luokituslaitoksen antamaan tarkastetulle alukselle kansainvälisen turvatodistuksen.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun luokituslaitoksen työntekijään sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan mainitussa momentissa tarkoitettua turvatarkastusta ja antaessaan alukselle tarkastukseen kuuluvan kansainvälisen turvatodistuksen. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

5.

Laki

laivavarustelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan laivavarusteista annetun lain (1503/2011) 1 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 914/2016, sekä
lisätään lakiin uusi 14 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/90/EU, jäljempänä laivavarustedirektiivi, tarkoitetuista varusteista.

Tätä lakia sovelletaan laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/90/EU, jäljempänä laivavarustedirektiivi, tarkoitettuihin varusteisiin.

(uusi 14 a §)

14 a §

Aluksen käyttötarkoituksen muuttuminen

Mitä 14 §:ssä säädetään sellaisesta aluksesta, joka siirretään purjehtimasta Euroopan unioniin kuulumattoman valtion lipun alta Suomen lipun alle, sovelletaan myös sellaiseen alukseen, jolle käyttötarkoituksen muutoksen johdosta myönnetään aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain nojalla turvallisuuskirjoja.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Valtioneuvoston asetus

merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti
kumotaan merenkulun ympäristönsuojelusta annetun valtioneuvoston asetuksen (76/2010) 6 luvun 6 §, sellaisena kuin se on asetuksessa 1057/2014,
muutetaan 1 luvun 1 §, 2 luvun 1 §, 3 luvun 1–6 §, 4 luvun 1 ja 2 §, 5 luvun 1–3 §, 6 luvun 2, 5 ja 8–13 § sekä 7 luku, sellaisina kuin niistä ovat 2 luvun 1 §, 3 luvun 2–4 §, 4 luvun 2 §, 5 luvun 1–3 §, 6 luvun 8 § ja 7 luku asetuksessa 411/2017, 4 luvun 1 § ja 6 luvun 9 ja 13 § asetuksessa 1197/2018, 6 luvun 2 § asetuksessa 85/2020, 6 luvun 5 ja 10–12 § asetuksessa 1057/2014 sekä
lisätään asetukseen uusi 2 a luku ja 8 lukuun, sellaisena kuin se on asetuksessa 411/2017, uudet 2 ja 3 § seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Asetuksen tarkoitus

Tällä asetuksella annetaan merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) tarkoitetut tarkemmat säännökset MARPOL-yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden sekä Euroopan unionin säädösten täytäntöön panemiseksi Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella.

2 luku

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

1 §

Öljyn päästörajoitukset aluksen koneistotiloista

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §:n 1 momentin mukaisesti aluksen koneistotiloista saa päästää öljypitoista seosta veteen Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä sen alueen ulkopuolella, joka ulottuu neljän meripeninkulman etäisyydelle lähimmästä maasta laskettuna, jos seuraavat MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä määrätty edellytykset täyttyvät:

- 1) veteen pumpattavan poistoveden öljypitoisuus on alle 15 miljoonasosaa;
 - 2) alus kulkee reitillään;
 - 3) öljypitoinen seos käsitellään MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 14 säännön 7 kohdan mukaisessa öljynsuodatuslaitteessa, jossa on automaattinen hälytys ja automaattinen öljypitoisen seoksen tyhjennyksen pysäytyslaitteisto; ja
 - 4) öljypitoinen seos ei ole peräisin öljysäiliöalusten lastinsiirtopumppujen pilssivesikaivoista.
- Öljysäiliöaluksella edellytetään 1 momentissa säädetyn lisäksi, että öljypitoiseen seokseen ei ole sekoittunut öljylastin jäännöksiä.

Suomalaiseen alukseen sovelletaan 1 ja 2 momenttia myös Suomen vesialueen ja talousvyöhykkeen ulkopuolella kuitenkin siten, että aluksen purjehtiessa MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä mainittujen erityisalueiden ulkopuolella 1 momentin 3 kohdan sijasta vähimmäisvaatimuksena on, että öljypitoinen seos käsitellään yleissopimuksen I liitteen 14 säännön 6 kohdan mukaisessa öljynsuodatuslaitteessa.

2 a luku

Haitallisten ja vaarallisten lastien ja jätteiden siirtäminen sekä polttoaineen toimittaminen aluksesta toiseen

1 §

Siirron ja toimituksen toteuttamiseen liittyvät järjestelyt ja rajoitukset

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun 1 §:ssä tarkoitettujen lastien siirtoon tai polttoaineen toimitukseen nimetyllä alueella osallistuvan aluksen liikenteenharjoittajan, omistajan, asiamiehen tai päällikön on järjestettävä paikalle apualus, jolla on käytettävissään riittävä torjuntakalusto. Polttoaineen toimituksen yhteydessä riittäväksi apualukseksi voidaan katsoa aluksen varustukseen kuuluva apualus, kuten työvene. Apualuksen ja torjuntakaluston on oltava koko siirron tai toimituksen ajan jatkuvassa valmiudessa välitöntä käyttöä varten.

Torjuntakaluston on sovellettava kulloinkin siirrettävälle haitalliselle tai vaaralliselle lastille tai toimitettavalle polttoaineelle. Paikalla on oltava riittävästi torjuntapuomeja, jotta veteen mahdollisesti vuotava polttoaine tai muu haitallinen tai vaarallinen nestemäinen aine ei pääse leviämään. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun 3 §:ssä tarkoitettun STS-siirron yhteydessä molemmat alukset tulee kuitenkin ympäröidä öljyntorjuntapuomilla.

Haitallisen tai vaarallisen lastin siirron yhteydessä kaluston on voitava torjua sen suuruinen siirrettävän lastin vuoto, joka siirtosuunnitelman tai menettelytapaohjeen mukaan siirrettäisiin tai toimitettaisiin alusten välisellä siirtokalustolla maksimisiirtonopeudella viiden minuutin aikana. Lisäksi alusten välisen lastinsiirron torjuntakalustoon kuuluvan aluksen on pystyttävä keräämään siirrettävää haitallista tai vaarallista nestemäistä ainetta vedestä tankkeihinsa ja sillä on oltava torjuntakyky vähintään yhden metrin aallokossa.

Torjuntakalustoa operoivalla henkilöllä on oltava kyseisen torjuntatehtävän edellyttämä koulutus. Vähintään yhdellä torjuntakalustoa operoivalla henkilöllä on oltava Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) OPRC-mallikurssin 1 taso suoritettuna.

Siirtoon tai toimitukseen osallistuvat osapuolet sopivat, kumpi vastaa torjuntakaluston järjestämisestä. Torjuntakaluston järjestämisestä vastaa kuitenkin siirron tai toimituksen vastaanottavan aluksen liikenteenharjoittaja tai omistaja, jos osapuolet eivät ole sopineet vastuunjaosta.

2 §

STS-siirtoa koskevaan ilmoitukseen sisällytettävät tiedot

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun 4 §:ssä tarkoitettuun mainitun luvun 3 §:n 1 momentissa tarkoitettua STS-siirtoa koskevaan ilmoitukseen on sisällytettävä seuraavat tiedot:

- 1) siirtoon osallistuvien alusten nimet, lippuvaltiot, radiokutsutunnukset, IMO-numerot ja arvioidut saapumisajat;
- 2) suunnitellun siirron alkamisen päivämäärä ja kellonaika ja maantieteellinen sijainti;
- 3) siirrettävän öljyn tyyppi ja määrä;
- 4) siirron suunniteltu kesto;

5) tiedot siirron palveluntarjoajasta tai kokonaisvalvontavastuussa olevasta henkilöstä sekä yhteystiedot;

6) vahvistus siitä, että aluksella on merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun 3 §:n 1 momentissa tarkoitettu Liikenne- ja viestintäviraston tai hyväksytyn luokituslaitoksen hyväksymä STS-siirtosuunnitelma;

7) tieto 1 §:ssä tarkoitetuista siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista.

3 §

Muuta siirtoa sekä toimitusta koskevaan ilmoitukseen sisällytettävät tiedot

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun 4 §:ssä tarkoitettuun muuta kuin mainitun luvun 3 §:n 1 momentissa tarkoitettua STS-siirtoa sekä polttoaineen toimitusta koskevaan ilmoitukseen on sisällytettävä seuraavat tiedot:

1) siirtoon tai toimitukseen osallistuvien alusten nimet, lippuvaltiot, radiokutsutunnukset IMO-numerot ja arvioidut saapumisajat;

2) suunnitellun siirron tai toimituksen alkamisen päivämäärä ja kellonaika ja maantieteellinen sijainti;

3) tieto siitä, suoritetaanko siirto tai toimitus ankkurissa vai kulussa;

4) siirrettävän lastin tai toimitettavan polttoaineen tyyppi ja määrä;

5) siirron tai toimituksen suunniteltu kesto;

6) tiedot siirron tai toimituksen palveluntarjoajasta tai kokonaisvalvontavastuussa olevasta henkilöstä sekä yhteystiedot;

7) vahvistus siitä, että aluksella on merenkulun ympäristönsuojelulain 2 a luvun 3 §:n 3 momentissa tarkoitettu menettelytapaohje;

8) tieto 1 §:ssä tarkoitetuista siirtojen ja toimitusten toteuttamiseen liittyvistä järjestelyistä ja rajoituksista.

3 luku

Aluksista aiheutuvien haitallisten nestemäisten aineiden päästöjen ehkäiseminen

1 §

Haitallisten nestemäisten aineiden luokitus

Haitalliset nestemäiset aineet jaetaan ympäristövaarallisuutensa perusteella neljään luokkaan siten kuin MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännössä määrätään.

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 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 luokitellaan aineet, joista on niitä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännön mukaisesti arvioitaessa havaittu, että ne eivät kuulu luokkiin X, Y tai Z.

2 §

Luokkaan X kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden purkamista ja säiliön pesua koskevat vaatimukset

Säiliö, josta on purettu luokkaan X kuuluvaa ainetta, on esipestävä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 6 kohdan mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta.

Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää veteen MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kohdan mukaisesti.

3 §

Luokkaan Y kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden purkamista ja säiliön pesua koskevat vaatimukset

Säiliö, josta on purettu luokkaan Y kuuluvaa MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 1 säännön 17 kohdassa tarkoitettua korkeaviskoosista ainetta tai 15 kohdassa tarkoitettua jähmettyvää ainetta, on esipestävä II liitteen 13 säännön 6 kohdan mukaisesti ennen kuin alus lähtee purkusatamasta.

Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää veteen MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kohdan mukaisesti.

4 §

Luokkaan Y ja Z kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden purkamista ja säiliön pesua koskevat vaatimukset

Luokkaan Y kuuluvat aineet muissa kuin 3 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa sekä luokkaan Z kuuluvat aineet on tyhjennettävä menettelytapaohjekirjan mukaisesti. Muussa tapauksessa säiliö on esipestävä tai on ryhdyttävä tarkastajan vaatimiin MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 16 säännön 8 kohdassa mainittuihin vaihtoehtoihin toimenpiteisiin.

Säiliöön myöhemmin laskettava vesi voidaan tyhjentää veteen MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 2 kohdan mukaisesti.

5 §

Kemikaalisäiliöaluksen rakenteelliset vaatimukset

Merenkulun ympäristönsuojelulain 1 luvun 2 §:ssä määritellyn kemikaalisäiliöaluksen, joka kuljettaa luokkiin X, Y tai Z kuuluvia aineita, ja öljysäiliöaluksen tai muun säiliöaluksen, joka voi kuljettaa MARPOL-yleissopimuksen II liitteen mukaisesti haitallisia nestemäisiä aineita, on täytettävä ne vaatimukset, jotka kemikaalisäiliöalukselle asetetaan MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 11 ja 12 säännöissä:

1) 1 päivänä heinäkuuta 1986 tai sen jälkeen rakennetun kemikaalisäiliöaluksen on täytettävä kansainvälisissä merikuljetuksissa sovellettavan IMOn, nestemäisten vaarallisten kemikaalien merikuljetussäännösten vaatimukset (IBC-säännöstö) ja ennen 1 päivänä heinäkuuta 1986 rakennetun kemikaalisäiliöaluksen on täytettävä IMO:n kemikaalien irtolastikuljetussäännösten vaatimukset (BCH-säännöstö);

2) aluksen pumppaus-, putkisto- ja purkamisjärjestelyjen ja jätensäiliöiden on täytettävä MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 12 säännön vaatimukset.

6 §

Lastin jäännösten tuulettaminen

Sellaisen lastin jäännösten poistamiseen säiliöstä, joiden höyrypaine ylittää 5 kilopascalaa 20 celsiusasteen lämpötilassa, voidaan käyttää MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 13 säännön 3 kohdan ja II liitteen 7 lisäyksen mukaisia tuuletusmenetelmiä. Tällaisessa tapauksessa säiliöön myöhemmin laskettavaan veteen ei sovelleta MARPOL-yleissopimuksen II liitteen haitallisen nestemäisen aineen tyhjennystä koskevia vaatimuksia.

4 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta koskevat vaatimukset aluksella

Käymäläjäteveden päästäminen veteen Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella on kielletty seuraavin poikkeuksin:

1) käsiteltyä käymäläjätevettä saa päästää suomalaisesta aluksesta laivavarustelain (1503/2011) ja muun Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtivasta aluksesta veteen laivavarusteista annetun neuvoston direktiivin 96/98/EY mukaisesti hyväksytyn sekä muun vieraan valtion lipun alla purjehtivasta aluksesta aluksen lippuvaltion hallinnon hyväksymän käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta;

2) käsiteltyä käymäläjätevettä saa päästää aluksesta veteen vähintään kolmen meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta sellaisen laitteiston kautta, joka hienontaa ja desinfioi käymäläjäteveden; edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt laitteiston suomalaisen aluksen osalta ja että muun aluksen osalta aluksen lippuvaltio on hyväksynyt laitteiston;

3) käymäläjätevettä, jota ei ole käsitelty, saa päästää veteen yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta siten, että varastoitua käymäläjätevettä ei päästetä veteen kerralla, vaan kohtuullisella tyhjennysnopeudella aluksen nopeuden ollessa vähintään neljä solmua; kohtuullinen tyhjennysnopeus on laskettava IMO:n päätöslauselmassa MEPC.157(55) annettujen ohjeiden mukaisesti aluskohtaisesti ja Liikenne- ja viestintäviraston tai sen valtuuttaman hyväksytyn luokituslaitoksen on hyväksyttävä laskelmat.

Edellä 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetun laitteiston kautta ei kuitenkaan saa päästää käsiteltyä käymäläjätevettä Itämeren alueella MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 1 luvun 1 säännön 10 kappaleessa määritellyistä uusista matkustaja-aluksista 1 päivästä kesäkuuta 2019 lukien eikä olemassa olevista matkustaja-aluksista 1 päivästä kesäkuuta 2021 lukien.

Sen estämättä, mitä 1 momentin 3 kohdassa säädetään, käymäläjätevettä, jota ei ole käsitelty, ei saa päästää Itämeren alueella MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 1 luvun 1 säännön 10 kappaleessa määritellyistä uusista matkustaja-aluksista 1 päivästä kesäkuuta 2019 lukien eikä olemassa olevista matkustaja-aluksista 1 päivästä kesäkuuta 2021 lukien.

2 §

Käymäläjäteveden käsittelylaitteistoja koskevat vaatimukset

Käsiteltyä käymäläjätevettä saa rajoituksitta päästää veteen sellaisen hyväksytyn käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta, joka täyttää IMO:n päätöslauselmassa

MEPC.2(VI) esitetyt vaatimukset, jos laitteisto on asennettu alukseen ennen 1 päivää tammikuuta 2010. Käsiteltyä käymäläjätevettä saa rajoituksitta päästää sellaisen hyväksytyn käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta, joka täyttää IMO:n päätöslauselmassa MEPC.159(55) esitetyt vaatimukset.

Käsiteltyä käymäläjätevettä saa rajoituksitta päästää veteen Itämeren alueella MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 1 luvun 1 säännön 10 kappaleessa määritellyistä uusista matkustaja-aluksista 1 päivästä kesäkuuta 2019 lukien ja olemassa olevista matkustaja-aluksista 1 päivästä kesäkuuta 2021 lukien vain sellaisen hyväksytyn käymäläjäteveden käsittelylaitteiston kautta, joka täyttää IMO:n päätöslauselmassa MEPC.227(64) ja siihen myöhemmin tehdyissä muutoksissa annetut käsiteltyä käymäläjätevettä koskevat päästömääräykset myös typpeä ja fosforia koskevien päästömääräysten osalta.

5 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

1 §

Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus Itämerellä ja muilla erityisalueilla

Muiden kiinteiden jätteiden kuin MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 6 säännössä mainittujen kiinteiden jätteiden poistaminen veteen on kielletty MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitetuilla erityisalueilla. Tiettyjen kiinteiden jätteiden poistaminen aluksesta veteen on kuitenkin sallittu MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 6 säännön mukaisesti.

Kaikkien muoviesineiden ja muovია sisältävien esineiden ja aineiden poistaminen aluksesta veteen on kielletty.

2 §

Kiinteän jätteen veteen poistamiskielto ja poistamisrajoitus muualla kuin erityisalueilla

Muiden kiinteiden jätteiden kuin MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 säännössä mainittujen kiinteiden jätteiden poistaminen veteen on kielletty muualla kuin MARPOL-yleissopimuksen V liitteessä tarkoitetuilla erityisalueilla. Kiinteiden jätteiden poistaminen aluksesta veteen on kuitenkin sallittu MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 4 säännön mukaisesti.

Kaikkien muoviesineiden ja muovია sisältävien esineiden ja aineiden poistaminen aluksesta veteen on kielletty.

3 §

Kiinteän jätteen poistaminen veteen kiinteältä tai kelluvalta alustalta

Kiinteältä tai kelluvalta alustalta sekä kaikilta muilta aluksilta, jotka ovat alustojen vieressä tai enintään 500 metrin etäisyydellä niistä, ei saa poistaa kiinteitä jätteitä veteen. Ruokajätteiden poistaminen veteen on kuitenkin sallittu MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 5 säännön mukaisesti.

6 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

2 §

Polttoaineen laatuvaatimukset ja rikin oksidipäästöjen rajoittaminen

Suomalaisen aluksen purjehtiessa muilla alueilla kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitetuilla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla aluksella käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla enintään 0,50 painoprosenttia. Rajoitus koskee myös aluksella kuljetettavaa polttoainetta, joka on tarkoitettu käytettäväksi aluksella.

Suomalaisen aluksen purjehtiessa Itämeren alueella ja muilla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä tarkoitetuilla rikin oksidipäästöjen valvonta-alueilla sekä ulkomaisen aluksen purjehtiessa Suomen vesialueella tai talousvyöhykkeellä aluksella käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus saa olla enintään 0,10 painoprosenttia. Aluksella kuljetettavan polttoaineen, joka on tarkoitettu käytettäväksi aluksella, rikkipitoisuus saa kuitenkin olla enintään 0,50 painoprosenttia.

5 §

Poikkeukset polttoaineen rikkipitoisuutta koskeviin vaatimuksiin

Mitä 2 ja 4 §:ssä säädetään, ei sovelleta:

- 1) tutkimus- ja testaustarkoituksiin tarkoitettuihin polttoaineisiin;
- 2) puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen aluksella käytettävään polttoaineeseen, jos tällaisen polttoaineen hankinnasta on haittaa aluksen operatiiviselle toiminnalle;
- 3) sellaiseen aluksella tapahtuvaan polttoaineen käyttöön, joka on tarpeen aluksen turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä; eikä
- 4) sellaiseen polttoaineen käyttöön, joka on tarpeen alukselle tai sen laitteelle aiheutuneen vahingon takia, jos kaikkiin kohtuullisiin toimenpiteisiin päästön ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi on ryhdytty mahdollisimman pian vahingoittumisen jälkeen, eikä laivanisäntä tai aluksen päällikkö ole aiheuttanut vahinkoa tahallisesti tai toiminut huolimattomasti tietäen, että vahinko todennäköisesti seuraisi.

8 §

Päästönvähentämismenetelmät

Aluksella voidaan 2 ja 4 §:n vaatimukset täyttävän polttoaineen sijaan käyttää päästönvähentämismenetelmää, jonka avulla aluksen rikin oksidipäästöt saadaan kokonaisuudessaan ja jatkuvasti laskemaan vähintään vastaavalle tasolle, kuin ne olisivat, jos aluksella käytettäisiin 2 ja 4 §:n vaatimukset täyttävää polttoainetta.

Arvioitaessa, onko päästönvähentämismenetelmä riittävän tehokas, käytetään tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/802 liitteessä I tarkoitettuja päästöarvoja. Päästönvähentämisteknologian on lisäksi oltava mainitun direktiivin liitteessä II tarkoitetuissa oikeudellisissa välineissä määriteltujen kriteerien mukainen.

9 §

Uusien päästönvähentämismenetelmien koekäyttö

Päästönvähentämismenetelmien koekäyttöä koskevaa lupaa on haettava Liikenne- ja viestintävirastolta vähintään kuusi kuukautta ennen koekäytön aloittamista.

Koekäytön aikana aluksen ei tarvitse käyttää 2 ja 4 §:n vaatimusten mukaisia polttoaineita, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- 1) Liikenne- ja viestintävirasto on ilmoittanut Euroopan komissiolle ja kaikille asianomaisille satamavaltioille asiasta kirjallisesti vähintään kuusi kuukautta ennen koekäytön alkamista;
- 2) koekäyttöön osallistuvaan alukseen asennetaan laitteet, joiden tuloksia ei voida väärentää ja joilla mitataan savutorvien kautta johdettavia pakokaasuja jatkuvasti, ja laitteita käytetään koko koekäytön ajan;
- 3) koekäyttöön osallistuvan aluksen rikin oksidipäästöt vähenevät vähintään vastaavalle tasolle, kuin ne olisivat, jos aluksella käytettäisiin 2 ja 4 §:n vaatimukset täyttävää polttoainetta;
- 4) päästönvähentämismenetelmien tuottaman jätteen käsittelemiseksi käytetään asianmukaisia jätehuoltojärjestelmiä koko koekäytön ajan;
- 5) koko koekäytön ajan arvioidaan sen vaikutuksia meriympäristöön, erityisesti suljettujen satama-alueiden, satamien ja suistojen ekosysteemeihin;
- 6) koekäytön tulokset toimitetaan kokonaisuudessaan Liikenne- ja viestintävirastolle kolmen kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä; ja
- 7) Liikenne- ja viestintävirasto ilmoittaa tuloksista Euroopan komissiolle ja saattaa ne yleisesti nähtäville kuuden kuukauden kuluessa koekäytön päättymisestä.

10 §

Määrittämismenetelmät

Määritettäessä meriliikenteen polttoaineiden rikkipitoisuuksia on vertailumenetelmänä käytettävä voimassaolevaa standardien ISO 8754 ja PrEN ISO 14596 mukaista menetelmää.

Sen määrittämiseksi, onko aluksille toimitetun ja aluksilla käytetyn meriliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuus MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ja Euroopan unionin säädösten mukainen, käytetään MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä olevan VI lisäyksen mukaista polttoainenäytteiden todennusmenetelmää.

11 §

Polttoaineen luovutustodistus ja polttoainenäytteet

Aluksella olevasta polttoaineen luovutustodistuksesta on käytävä ilmi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen V lisäyksen mukaiset tiedot. Luovutustodistukseen on liitettävä polttoainenäyte MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Polttoaineen luovutustodistus on pidettävä aluksella sellaisessa paikassa, että se on helposti saatavilla tarkastusta varten. Todistus on säilytettävä kolme vuotta siitä, kun polttoöljy on toimitettu alukselle. Luovutustodistukseen liitettyä näytettä toimitetusta polttoaineesta on säilytettävä aluksella, kunnes polttoöljyä on merkittävästi kulutettu, mutta joka tapauksessa vähintään 12 kuukauden ajan.

12 §

Näytteiden otto ja analysointi

Tulli tarkistaa ottamiensa näytteiden perusteella, että meriliikenteen raskaan ja kevyen polttoöljyn rikkipitoisuus on tämän asetuksen säännösten mukainen. Näytteidenotto on aloitettava sinä päivänä, jona vastaava polttoaineen enimmäisrikkipitoisuutta koskeva raja-arvo tulee voimaan.

Varastoilta ja jakeluasemilta näytteitä on otettava säännöllisesti riittävän usein ja riittävissä määrin sekä siten, että ne ovat edustavia tutkittavan polttoaineen osalta. Näytteet on tutkittava ilman aiheutonta viivytystä.

13 §

Tietojen raportointi Liikenne- ja viestintävirastolle

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun 13 §:ssä tarkoitetut tiedot kunkin kalenterivuoden aikana Suomessa markkinoille saatettujen meriliikenteen polttoaineiden saatavuudesta ja laadusta on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 1 päivänä maaliskuuta kyseistä kalenterivuotta seuraavana vuonna.

7 luku

Jätteiden vastaanotto satamassa

1 §

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

Satamassa jätteiden vastaanotto voidaan järjestää joko siten, että satamassa on pysyvä vastaanottolaite tai siten, että satamaan tarvittaessa tilataan jätteiden vastaanottopalvelu.

2 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman rakenne ja sisältö

Sataman jätehuoltosuunnitelmaan on sisällytettävä seuraavat tiedot:

- 1) sataman yhteystiedot, mukaan lukien sataman nimi, osoite ja sijainti koordinaatteina;
- 2) sataman pitäjän yhteyshenkilön yhteystiedot;
- 3) mahdollisten muiden sataman jätehuollosta vastaavien tahojen yhteystiedot;
- 4) arvio sataman vastaanottolaitteiden tarpeesta satamassa tavallisesti käyvien alusten tarpeiden mukaisesti, mukaan lukien satamassa käyvien alusten alustyyppit ja -koot, satamakäyntien määrän, sataman kautta kulkevan lastin ja aluksilla syntyvät jätteet sekä sataman koon ja sijainnin;
- 5) kuvaus jätteiden vastaanottojärjestelyistä satamassa, mukaan lukien vastaanotettavien jätteiden jakeet ja määrät, vastaanottolaitteiden tyypit, kuten kiinteä laite tai erikseen tilattava palvelu, vastaanottolaitteiden kapasiteetit ja laitteiden sijainti satamassa ja saavutettavuus, mukaan lukien laitteiden aukioloajat;
- 6) aluksilta perittävien jätemaksujen määräytymisen perusteet ja tieto jättejakeista, joista peritään suora maksu;
- 7) tieto siitä, koskeeko satamaa merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 3 §:n mukainen velvoite antaa alukselle jätteen toimittamista koskeva tosite;
- 8) sataman vastaanottolaitteiden puutteellisuudesta ilmoittamista ja ilmoituksen käsittelyä koskeva menettely;
- 9) kuvaus sataman jätehuoltosuunnitelmasta kuulemisesta merenkulun ympäristönsuojelulain 9 luvun 7 §:n 1 momentin mukaisesti;
- 10) selostus mahdollisesta vastaanottolaitteen käyttöoikeutta koskevasta sopimuksesta toisen sataman tai muun tahon kanssa.

Jos jätehuoltosuunnitelma tehdään usean sataman yhteisenä, 1 momentin 1–5, 7 ja 10 kohdassa luetellut tiedot tulee ilmoittaa kunkin sataman osalta erikseen.

Sataman jätehuoltosuunnitelmaan voi lisäksi sisällyttää seuraavat tiedot:

- 1) yhteenveto asiaan liittyvästä lainsäädännöstä ja jätteiden toimittamiseen liittyvistä muodollisuuksista;
- 2) kuvaus menetelmistä, joilla eri jätevirtojen jätehuolto on järjestetty satamassa, satamassa mahdollisesti olevista jätteen esikäsittelylaitteista ja -prosesseista sekä jätteen jatkokäsittelystä;
- 3) kuvaus menetelmistä, joilla sataman vastaanottolaitteiden tosiasiallista käyttöä seurataan;
- 4) kuvaus aluksella syntyvien jätteiden vastaanotettujen määrien kirjaamismenetelmistä;
- 5) karttakuva vastaanottolaitteiden sijainnista satamassa;
- 6) jätemaksuhinnasto;
- 7) tilastotietoja 1 momentin 4 kohdassa luetelluista tiedoista.

8 luku

Jätteiden jättäminen satamaan

2 §

Maksujen vaihtelu jätteen vaarallisuuden mukaan

Merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 4 §:n 3 momentin 3 kohdan mukaisesti maksujen vaihtelulla jätteen vaarallisuuden mukaan tarkoitetaan sitä, että maksun suuruus voi riippua jätteen vaaraominaisuuksista ja jätteen käsittelystä syntyvistä kustannuksista. Vaarallisen jätteen määrä ei sen sijaan saa vaikuttaa jätteen jättämisestä perittäviin maksuihin.

3 §

Aluksilta perittävistä maksuista myönnettävien alennusten perusteet

Merenkulun ympäristönsuojelulain 10 luvun 4 §:n 4 momentin mukaisena lähimerenkulkuun perustuva alennusperusteena on, että alus osoittaa jättäneensä maksun kohteena olevan jätelajin mukaiset jätteensä mihin tahansa satamaan enintään 48 tuntia aiemmin.

Tämä asetus tulee voimaan päivänä kuuta 20