

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksista

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi merenkulun ympäristönsuojelulakia, lakia aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä, lakia alusturvallisuuden valvonnasta, jätelakia, ympäristönsuojelulakia ja lakia sakon täytäntöönpanosta. Lisäksi esitetään, että eduskunta hyväksyisi alusten turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehdyn Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen ja siihen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan eli niin sanotun MARPOL-yleissopimuksen ja jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan eli niin sanotun Lontoon pöytäkirjan liitteiden viime vuosina tehdyn lainsäädännön alaan kuuluvat muutokset.

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

Osana merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitettäviä muutoksia esitetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen säännöksiä täydennettävän kansallisesti. Asetus edellyttää toimivaltaisen viranomaisen nimeämistä ja asetuksen mukaisista seuraamuksista säättämistä. Sataman pitää esitetään valtuutettavan hoitamaan alusten maasähkön käyttöön liittyvät viranomaistehtävät. Lisäksi esitetään, että Suomessa otettaisiin käyttöön asetuksen sallimalla tavalla niin sanottu saaripoikkeus.

Samalla merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään lisättäväksi satamien pitäille velvoite varmistaa maasähkön tarjonta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun asetuksen mukaisesti. Esitetvillä säännöksillä täydennettäisiin asetuksen jäsenvaltioille kohdistamaa vaatimusta varmistaa, että TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamissa tarjotaan vähimmäismäärä maasähköä.

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

Hallituksen esityksellä on tarkoitus esittää eduskunnan hyväksyttäväksi myös MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutoksia, joilla on uudistettu yleissopimuksen ilmansuojeluliite ja tehty muutoksia öljypäästöjä koskevaan I liitteeseen, käymäläjätevesiä koskevaan IV liitteeseen ja kiinteitä jätteitä koskevaan V liitteeseen sekä lait näiden muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. V liitteen muutoksilla laajennetaan jätepäiväkirjan pitovelvoite bruttovetoisuudeltaan vähintään 100 tonnin aluksiin. Merenkulun ympäristönsuojelulaissa esitetään säädettävän, että tämä velvoite koskisi myös kotimaan liikenteen aluksia, mutta kaikille kotimaanliikenteen aluksille tulisi kevennetty jätepäiväkirjan malli. Muutokset sisältävät sekä Euroopan unionin että jäsenvaltioiden toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, joten eduskunnan hyväksyntää haetaan vain siltä osin, kuin muutokset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Lisäksi ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan eli niin sanotun Lontoon pöytäkirjan liitteiden 1 ja 2 muutokset, joilla kielletään viemäri- ja jätevesien laskeminen mereen, sekä lain pöytäkirjan muutosten voimaansaattamisesta.

Lait merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2025.

Hongkongin yleissopimus tulee voimaan 24 kuukauden kuluttua sen voimaantuloehtojen täytymisestä. Ehdot täyttyivät 26.6.2023, joten sopimus tulee voimaan 26.6.2025. Yleissopimukseen liittyvät lait ja merenkulun ympäristönsuojelulain säännökset on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun sopimus tulee kansainvälisesti voimaan. MARPOL-yleissopimuksen muutokset on katsottu hyväksytyiksi MARPOL-yleissopimuksen mukaisella niin sanotulla hiljaisella hyväksymismenettelyllä ja ovat tulleet osin jo voimaan. Lontoon pöytäkirjan muutokset katsottiin hyväksytyiksi pöytäkirjan mukaisella niin sanotulla hiljaisella hyväksymismenettelyllä ja ovat tulleet kansainvälisesti voimaan 15.1.2023. Suomi on joutunut vastustamaan näitä MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksia, kunnes muutokset on hyväksytty ja voimaansaatu perustuslain edellyttämällä tavalla. MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutosten sekä MAPROL-yleissopimukseen liittyvät merenkulun ympäristönsuojelulain muutosten on tarkoitus tulla voimaan asetuksella säädettävänä ajankohtana.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	7
1 Asian tausta ja valmistelu	7
1.1 Tausta.....	7
1.2 Valmistelu.....	10
2 Täydennettävien EU-asetusten ja täytäntöön pantavien kansainvälisten velvoitteiden tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	15
2.1 Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä.....	15
2.2 Jakeluinfra-asetus.....	18
2.3 Hongkongin yleissopimus.....	19
2.4 MARPOL-yleissopimuksen muutokset	19
2.5 Lontoon pöytäkirjan muutokset	20
3 Nykytila ja sen arviointi.....	20
3.1 Aluksilta veteen menevien päästöjen rajoitukset Suomen aluevesillä.....	20
3.2 Meriliikenteen uusiutuvat ja vähähiiliset polttoaineet	25
3.3 Maasähköliitännät suomalaissatamissa.....	27
3.3.1 Lainsäädäntö	27
3.3.2 Käytäntö	27
3.2 Aluskierrätys	28
4 Keskeiset ehdotukset ja niiden vaikutukset	33
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	33
4.1.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä.....	33
4.1.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen.....	34
4.1.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen.....	34
4.1.4 Hongkongin yleissopimus.....	34
4.1.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset	36
4.1.6 Lontoon pöytäkirjan muutokset	37
4.1.7 Muut muutokset	37
4.2 Pääasialliset vaikutukset	37
4.2.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä.....	37
4.2.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen.....	43
4.2.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen.....	45
4.2.4 Hongkongin yleissopimus.....	47
4.2.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset	51
4.2.6 Lontoon pöytäkirjan muutokset	52
4.2.7 Muut muutokset	53
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	53
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	53
5.1.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä.....	53
5.1.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen.....	55
5.1.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen.....	56
5.1.4 Hongkongin yleissopimus.....	57
5.1.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset	57

5.1.6 Lontoon pöytäkirjan muutokset	Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
5.2 Ulkomaisten lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot.....	58
5.2.1 Aluspäästökiellot.....	58
5.2.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen.....	59
Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen.....	59
5.2.3 Hongkongin yleissopimus.....	59
5.2.4 MARPOL-yleissopimuksen muutokset	59
6 Lausuntopalaute.....	59
7 IMO:n yleissopimusten määräykset ja niiden suhde Euroopan unionin ja Suomen lainsäädäntöön.....	60
7.1 Hongkongin yleissopimus.....	60
7.2 MARPOL-yleissopimuksen muutokset	86
7.2.1 MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kokonaisuudistus (päättölauselma MEPC.328(76)).....	86
7.2.2 Miehittämättömien ei-itseliikkuvien proomujen vapauttaminen tietyistä MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteiden katsastus- ja todistusvaatimuksista (päättölauselma MEPC.330(76)).....	98
7.2.3 Arktisilla merialueilla sijaitsevat alueelliset vastaanottojärjestelyt ja jätepäiväkirja (päättölauselma MEPC.360(79))	100
7.3 Lontoon pöytäkirjan muutokset	100
8 Lakiehdotusten säännöskohtaiset perustelut.....	101
8.1 Laki turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	101
8.2 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I ja IV liitteisiin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	101
8.3 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan V liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	102
8.4 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	102
8.5 Laki jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteisiin 1 ja 2 tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	102
8.6 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	102
8.7 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisuudesta käytöstä annetun lain muuttamisesta	125
8.8 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	126
8.9 Laki jätelain muuttamisesta	126
8.10 Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	129
8.11 Laki sakan täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta	131
9 Lakia alemman asteen sääntely	131
10 Voimaantulo	131

11 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus	132
12 Toimeenpano ja seuranta	133
13 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	134
14 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys.....	134
14.1 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	134
14.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys	140
LAKIEHDOTUKSET	145
turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	145
alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I ja IV liitteisiin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	146
alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan V liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	147
alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta	148
jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteisiin 1 ja 2 tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	149
merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	150
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta	165
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	167
jätelain muuttamisesta.....	168
ympäristönsuojelulain muuttamisesta	171
sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta.....	173
SOPIMUSTEKSTI	174
LIITTEET	175
RINNAKKAISTEKSTIT	175
merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta	175
aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta	208
Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	208
Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta.....	208
alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta.....	211
Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	211
Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta	211
jätelain muuttamisesta.....	214
Laki jätelain muuttamisesta.....	214

Laki jätelain muuttamisesta.....	214
ympäristönsuojelulain muuttamisesta	218
Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	218
Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta.....	218
sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta.....	221
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta	221
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta	221
MUUT LIITTEET	222
LIITE	222

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Yleistä

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

Aluspäästökiellot

Petteri Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu keinoja vesistöjen ja Saaristomeren suojelemiseksi. Yksi sovitua keinoista on kieltää alusten huuhtelu-, ruokajäte-, rikkipesuri- ja käymäläjäteveden purku mereen Suomen aluevesillä. Huuhtelu-, ruokajäte- ja käymäläjäteveden purkua on rajoitettu ja suurelta osin nämä päästöt on jo kielletty Suomea sitovan kansainvälisen sääntelyn nojalla.

IMO on antanut rikkipesureiden käytöstä ohjeistuksen, jonka mukaan pesuvesiä tai niistä erotettuja jäämiä, jotka eivät täytä tiettyjä päästökriteerejä, ei tulisi päästää veteen. Siksi hallitusohjelmassa linjatusta IMOn suositusta laajemmasta ja oikeudellisesti sitovasta päästökiellosta olisi tarpeen säätää lailla. Käymäläjätevesiä koskeva MARPOL-yleissopimuksen IV liite sallii tietyn edellytyksin käymäläjätevesien päästämisen veteen myös erityisalueilla, kuten Itämerellä, mutta käsittelemättömien käymäläjätevesien päästäminen on kielletty Suomen aluevedet kattavalla alueella. Harmaiden vesien eli alusten suihkuista, pesukoneista ja keittiöistä peräisin olevien vesien päästämisestä ei ole kansainvälistä sääntelyä.

Ruokajätteen ja lastiruumien pesuvesien päästäminen on Itämerellä kielletty 12 meripeninkulman sisällä lähimmästä rannasta eli YK:n merioikeusyleissopimuksen (SopS 50/1996) mukaisesti perusviivasta, joten se on kielletty Suomen aluevesillä, jotka ulottuvat enimmillään 12 meripeninkulman päähän perusviivasta.

Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä

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

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

Jakeluinfra-asetus

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

Jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on edistää vähäpäästöisiin ja päästöttömiin käyttövoimiin siirtymistä kaikissa liikennemuodoissa varmistamalla riittävän tiheä ja laaja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri ja sen käytettävyyden kaikkialla EU:ssa. Vesiliikenteessä asetus velvoittaa jäsenvaltiot varmistamaan, että Euroopan laajuisen TEN-T-liikenneverkon³ merisatamissa tarjotaan tietty vähimmäismäärä maasähköä merikonttialuksille ja meriliikenteeseen tarkoitetuille matkustaja-aluksille. Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava maasähkönsyötön käyttöönotto TEN-T-verkon sisävesisatamissa ja se, että TEN-T-ydinverkon merisatamissa on asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä. Näistä velvoitteista ensimmäisten soveltaminen alkaa vuoden 2024 alusta, loppujen vuoden 2029 lopusta.

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

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

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

³ Euroopan laajuinen liikenneverkko on vahvistettu unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013. Euroopan jäsenvaltiot, parlamentti ja komissio pääsivät alustavaan sopuun asetuksesta TEN-T-verkon kehittämiseksi 18.12.2023.

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

Alusten purkamista koskeva Hongkongin yleissopimus

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

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

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

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

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

MARPOL-yleissopimuksen muutokset

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

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

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

Lontoon pöytäkirjan muutokset

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

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

Eduskunnan hyväksyttäväksi esitetään Lontoon pöytäkirjan muutoksia, joilla poistetaan viemäri- eli puhdistamoliette pöytäkirjan liitteen 1 harkinnanvaraisesti dumpattavien aineiden listalta samoin kuin liitteestä 2, jossa annetaan määräyksiä dumpattavaksi harkittavan jätteen tai muun aineen arvioinnista. Muutosten jälkeen puhdistamolietettä ei saa enää laskea mereen. Puhdistamolietteen laskeminen mereen on vuosikymmenten kuluessa vähentynyt huomattavasti ja kielletty monissa alueellisissa mertensuojelusopimuksissa ja kansallisissa lainsäädännöissä. Myös Suomessa puhdistamolietteen mereen laskeminen on ollut jo pitkään kiellettyä. Lontoon pöytäkirjan muutokset tulivat kansainvälisesti voimaan 15.1.2023 vastaavalla ns. hiljaisella menettelyllä kuin yllä kuvatut MARPOL-muutokset. Suomi on joutunut vastustamaan myös näitä muutoksia, kunnes muutokset on hyväksytty ja voimaansaatettu perustuslain edellyttämällä tavalla.

1.2 Valmistelu

Aluspäästökieltojen valmistelu

Nyt esitettävät aluspäästökiellot on valmisteltu virkatyönä. Valmistelussa on huomioitu viimeaikaiset tutkimukset etenkin rikkipesureiden pesuvesipäästöjen ympäristövaikutuksista.

Samansuuntaisia päästökieltoja esitetään myös lakialoitteessa 17/2023 vp laiksi merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen valmistelu

Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä koskevan asetusehdotuksen sisällöstä neuvoteltiin neuvoston merenkulkutyöryhmässä syksystä 2021 kevääseen 2022. Neuvosto saavutti ehdotuksesta yleisnäkemyksen kesäkuussa 2022, minkä jälkeen asetukseen lopullisesta sisällöstä neuvoteltiin komission, neuvoston ja parlamentin kesken. Sopu asetuksen lopullisesta sisällöstä saavutettiin maaliskuussa 2023. Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät lopputuloksen heinäkuussa 2023. Asetus julkaistiin unionin virallisessa lehdessä 22.9.2023 numerolla (EU) 2023/1805 ja se tuli voimaan 12.10.2023.

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

Jakeluinfra-asetus

Komission ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta ja jakeluinfradirektiivin kumoamisesta⁴ annettiin 14.7.2021. Samalla komissio julkaisi ehdotusta koskevan vaikutusarvion. Ennen asetusehdotuksen antamista komissio arvioi jakeluinfradirektiivin vaikuttavuutta ja katsoi, että direktiivi ei enää sellaisenaan soveltunut kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamista tukevaksi sääntelyksi ja lainsäädäntöä oli perusteltua päivittää.⁵

Asetusehdotuksesta ja Suomen kannasta annettiin 30.9.2021 eduskunnalle kirjelmä U 53/2021 vp.⁶ Asian käsittely eduskunnassa yhdistettiin asiaan E 97/2021 vp ”55-valmiuspaketti tiedonanto – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta”. Neuvottelujen aikana Suomi piti hyvänä ehdotuksen maasähkön jakelua koskevia tavoitteita ja katsoi tarpeelliseksi, että soveltamisalan piiriin lukeutuvat TEN-T-verkon satamat on ehdotuksessa määritelty keskimääräisten satamakäyntien ja liikennöinnin mukaan.

Neuvotteluissa saavutettiin sopu heinäkuussa 2023. Neuvotteluiden lopputulos oli Suomelle keskeisten neuvottelutavoitteiden mukainen. Jakeluinfra-asetus julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 13.9.2023, ja se tuli voimaan 12.10.2023.⁷ Asetusta sovelletaan sen 26 artiklan mukaan 13.4.2024 alkaen, mutta sen maasähkön syöttöä TEN-T merisatamissa ja TEN-T kattavan verkon sisävesisatamissa koskevat, jäsenvaltioihin kohdistuvat sitovat tavoitteet tulevat sovellettaviksi 31.12.2029.

⁴ COM(2021) 559 final.

⁵ SWD (2021) 637 final. Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure.

⁶ https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Sivut/U_53+2021.aspx

⁷ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2023.234.01.0001.01.FIN

Jakeluinfra-asetusta täydentävä, vesiliikennettä koskeva sääntely esitetään lähtökohtaisesti lisättäväksi merenkulun ympäristönsuojelulakiin. Säännökset ovat osa laajempaa kansallista hankkokonaisuutta, jonka tarkoituksena on kansallisesti täydentää jakeluinfra-asetusta. Syksyllä 2023 käynnistetyssä säädöshankkeessa⁸ ehdotetaan säädettävän uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta. Siinä säädettäisiin erityisesti tieliikenteen infrastruktuuria koskevista toimivaltaisista viranomaisista ja niiden tehtävistä sekä seuraamuksista siltä osin, kun asetus jättää jäsenvaltioille liikkumavaraa. Samalla kumottaisiin jakeluinfralaki. Lisäksi kyseisessä hankkeessa esitetään jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan mukaisten yhteisten teknisten eritelmien valvovaksi viranomaiseksi Liikenne- ja viestintävirastoa. Jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan mukaiseen sääntelyyn sisältyy muun ohella myös meri- ja sisävesiliikenteen infrastruktuurin teknisiä eritelmiä.

Asetuksen lentoasemien maasähkön syöttöä koskevista vaatimuksista ehdotetaan säädeltävän ilmailulain (864/2014) muutoksilla osana hanketta, jossa täydennetään tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annettua EU:n asetusta (EU 2023/2405).⁹

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

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

Hongkongin yleissopimuksen valmistelu

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

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

Myös IMOssa oli ennen Hongkongin yleissopimuksen valmistumista annettu ohjeistusta alusten purkamisesta. Aluskierrätysasiaa käsiteltiin vuonna 2000 IMO:n MEPC-komiteassa ja vuonna

⁸ Hallituksen esitys EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun asetuksen kansallisesta täydentämisestä, [LVM034:00/2023](#). Esitys on ollut lausuntokierroksella 13.3–10.4.2024.

⁹ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi, [LVM037:00/2023](#).

¹⁰ Liikenteen ja logistiikan tietosääntelyn päivitys, data-avaruus osa 1, [LVM054:00/2023](#).

¹¹ Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, [LVM061:00/2023](#).

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

2003 IMOssa saatiin valmiiksi ohjeet alusten kierrätyksestä¹³. Vuonna 2005 IMO:n neuvosto päätti, että aluskierrätyksestä ryhdytään valmistelemaan oikeudellisesti sitovaa instrumenttia¹⁴, mikä oli lähtölaukaus Hongkongin yleissopimukselle. Sopimusneuvottelut saatiin päätökseen toukokuussa 2009, jolloin Hongkongin yleissopimus allekirjoitettiin.

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

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

Hongkongin yleissopimus tulee voimaan 24 kuukauden kuluttua sen voimaantuloedellytysten täyttymisestä. Voimaantulon edellytyksenä on, että vähintään 15 valtiota on joko allekirjoittanut sen ilman ratifiointiin tai hyväksymiseen liittyviä varaumia tai tallettanut tarvittavan ratifiointi-, hyväksymis- tai liittymiskirjan 16 artiklan mukaisesti; että edellä mainittujen valtioiden yhteenlaskettu kauppalaivasto vastaa vähintään 40:ää prosenttia maailman kauppamerenkulun bruttovetoisuudesta; ja että ensin mainittujen valtioiden yhteenlaskettu suurin vuotuinen aluskierrätyksen enimmäismäärä edeltävien 10 vuoden aikana on ollut vähintään kolme prosenttia samojen valtioiden yhteenlasketun kauppamerenkulun bruttovetoisuudesta. Nämä ehdot täyttyivät 26.6.2023 Bangladeshin ja Liberian jätettyä liittymisasiakirjansa IMO:n pääsihteerille. Sitä sopimus tulee voimaan 26.6.2025.

MARPOL-yleissopimuksen muutosten valmistelu

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

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

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

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

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

Päätöslauselma MEPC.328(76) on sisältää kokonaisuudessaan uudistetun MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen eli edellä kuvattujen muutosten lisäksi uudelleen julkaistuna kaikki jo aiemmin voimassa olleet säännöt. MEPC 76 -kokouksessa päätöslauselmalla MEPC.328(76) hyväksytyt alusten hiili-intensiteettiä koskevat MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen muutokset valmisteltiin MEPC-komitean kasvihuonekaasupäästöjä käsittelevässä työryhmässä komitean 75. istunnossa 16.–20.11.2020. Valmistelun pohjana oli ryhmän puheenjohtajan tekemä ehdotus¹⁶, joka puolestaan pohjautui IMO:n jäsenvaltioiden aiemmin tekemiin ehdotuksiin ja neuvotteluihin kasvihuonekaasuja käsittelevässä istuntojenvälisessä työryhmässä.

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

Myös Suomen kannat MEPC 79 -kokoukseen valmisteltiin Liikenne- ja viestintäviraston johdolla. Sidosryhmiä kuultiin 21.11.2022 järjestetyssä Liikenne- ja viestintäviraston meriverkon kokouksessa sekä liikenne- ja viestintäministeriön merenkulun sidosryhmäverkoston kokouksessa 8.11.202. Unionin kannat MEPC 79 -kokoukseen hyväksyttiin neuvoston merenkulkutyöryhmässä komission asiakirjan 14321/22 pohjalta käytyjen keskustelujen päätteeksi.

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

Lontoon pöytäkirjan muutosten valmistelu

Vuonna 2018 Lontoon pöytäkirjan sopimusosapuolten kokouksen alaiset tieteelliset ryhmät käynnistivät yleiskatsauksen valmistelun, jossa tarkasteltiin puhdistamolietteen käsittelyn tai dumpinnyksen nykyisiä käytäntöjä, sihteeristön vuonna 2016 teettämään kyselyyn annettuja vastauksia ja muuta saatavilla oleva tietoa. Kerättyjä tietoja täydennettiin ulkopuolisen konsultin selvityksellä. Vuonna 2021 tieteelliset ryhmät yhtyivät konsultin tutkimuksen päätelmään,

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

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

¹⁸ Annettu päätöslauselmalla MEPC.310(73).

jonka mukaan käytettävissä olevat tiedot osoittivat puhdistamolietteen dumpppauksen vähentyneen globaalisti hyvin alhaiselle tasolle ja suosittelevat, että pöytäkirjan hallintoelimet aloittaisivat raportin tulosten ja tieteellisten ryhmien havaintojen perusteella keskustelun Lontoon pöytäkirjan liitteessä 1 esiintyvän puhdistamolietteen tarpeellisuudesta.

Vuoden 2021 sopimusosapuolten kokouksessa käydyssä keskustelun tuloksena hallintoelimet olivat yhtä mieltä siitä, että käytettävissä olevien tietojen pohjalta puhdistamolietteen dumpppaus on vuosikymmenten kuluessa vähentynyt huomattavasti ja se on kielletty monissa alueellisissa mertensuojelusopimuksissa sekä kansallisessa lainsäädännössä. Lisäksi jätteen käytölle on nykyään olemassa vaihtoehtoja. Näin ollen liitteen 1 muuttamisesta puhdistamolietteen poistamiseksi sallittujen jätteiden luettelosta katsottiin olevan riittävästi näyttöä ja perusteita. Asiaa koskevat pöytäkirjan muutokset hyväksyttiin Lontoon pöytäkirjan 17. sopimusosapuolikokouksessa 7.10.2022 päätöslauselmalla LP.6(17).

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

Hallituksen esityksen valmistelu

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

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

Sidosryhmiltä pyydettiin lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi 25.4.–20.6.2024. [Lausuntopalautetta kuvataan jaksossa 6.]

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

2.1 Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetulla asetuksella pyritään varmistamaan kasviuonekaasupäästöjen väheneminen EU:n meriliikenteessä unionin ilmastoneutraaliustavoitteiden mukaisesti. Asetus soveltuu lippuvaltiosta riippumatta kaikkiin bruttovetoisuudeltaan yli 5 000 tonnin aluksiin matkoilla, joissa on kyse matkustajien tai rahdin

¹⁹ Säädöshankepäätös on julkaistu valtioneuvoston hankesivulla: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>

²⁰ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>

kuljetuksesta kaupallisessa tarkoituksessa. Asetuksella asetetaan aluksille kahdenlaisia velvoitteita. Ensinnäkin säädetään aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettirajoista ja kestävyysominaisuuksista, jotka käytännössä edellyttävät, että alukset siirtyvät käyttämään merkittävässä määrin vaihtoehtoisia polttoaineita. Asetus kattaa kaiken alusten EU:n alueella käyttämän energian sekä puolet matkoilla kolmansista maista EU:hun tai EU:sta kolmansiin maihin käytetystä energiasta. Kasvihuonekaasupäästöistä asetus kattaa hiilidioksidin (CO₂), metaanin (CH₄) ja dityppioksidin (N₂O) päästöt. Jotta kannustettaisiin muiden kuin biologista alkuperää olevien eli synteettisten polttoaineiden kehittämiseen ja käyttöönottoon meriliikenteessä, niiden polttoaineiden käytölle on erillinen alaraja aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin laskennassa vuosina 2025–2033. Toiseksi alukset velvoitetaan käyttämään maasähköä satamassa ollessaan kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa. Tältä osin asetus täydentää jakeluinfra-asetusta.

Asetuksessa asetetaan vuodesta 2025 alkaen aluksen vuoden aikana käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetille viiden vuoden välein kiristynvä raja. Aluksella raportointikauden aikana käytetyn energian vuotuinen keskimääräinen kasvihuonekaasuintensiteetti ei saa ylittää määrättyä rajaa. Vuodesta 2025 kasvihuonekaasuintensiteetin tulee olla 2 prosenttia alhaisempi kuin vuonna 2020; vuodesta 2030 vaatimus on 6 prosenttia. 2035, 2040 ja 2045 alkaen vaatimus on 14,5, 31 ja 62 prosenttia. Vuodesta 2050 eteenpäin vaatimus on 80 prosenttia. Aluksen yhtiö²¹ voi huomioida aluksen jääluokan ja jäissä kuljettujen matkojen aiheuttaman lisäenergiankulutuksen vuoden 2034 loppuun asti asetuksen vaatimuksenmukaisuustasessa.

Maasähkön käyttöä koskeva velvoite tulee voimaan vuoden 2030 alusta ja sitä sovelletaan kontti- ja matkustaja-aluksia vähintään kaksi tuntia kestäväillä satamakäynnillä. Velvoite ei kuitenkaan koske aluksia, jotka käyttävät satamassa ollessaan asetuksen liitteessä III yksilöityjä päästöttömiä teknologiatyyppejä, kuten aluksella tuotettua tuuli- tai aurinkoenergiaa. Asetuksen liite III ei ole tyhjentyvä. Velvoitetta ei myöskään sovelleta asetuksessa luetelluissa tilanteissa, joissa alus ei pysty kytkeytymään maasähköön. Alusten on ennen satamaan saapumista ilmoitettava toimivaltaiselle viranomaiselle tai muulle asianmukaisesti valtuutetulle taholle aikomuksesta kytkeytyä maasähköön ja ennakoitua sähkötarpeesta tai vaihtoehtoisesti aikomuksesta käyttää päästöttöntä teknologiaa. Toimivaltaisen viranomaisen tai muun asianmukaisesti valtuutetun tahon on vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähköön käytettävissä.

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

²¹ Asetuksen velvoitteet kohdistuvat yhtiölle, joka voi asetuksen 3 artiklan mukaisesti olla omistaja tai muu organisaatio tai henkilö, kuten liikenteen harjoittaja tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtaaja, joka on ottanut vastuun aluksen toiminnoista aluksen omistajalta ja suostunut ottamaan hoidettavakseen kaikki alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevassa kansainvälisessä turvallisuusjohtamissäännöstössä asetetut velvoitteet ja vastuut.

Asetuksella otetaan käyttöön päästöjen seuranta-, raportointi- ja todentamisjärjestelmä asetuksen säännösten noudattamisen tarkkailua varten suhteessa määriteltyyn raportointi- ja todentamiskauteen. Asetuksen velvoitteiden täyttämiseksi käytetään komission perustamaa sähköistä tietokantaa, jonne yhtiöllä, todentajilla, luokituslaitoksilla, kansallisilla akkreditointielimillä, Euroopan meriturvallisuusvirastolla ja Euroopan komissiolla on pääsy. Asetuksen mukaan yhtiöt ovat vastuussa aluksilla käytetyn energian määrän ja tyyppin seurannasta ja raportoinnista sekä muista asiaankuuluvista tiedoista, jotta voidaan osoittaa, että aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetti jää asetuksessa asetetun kasvihuonekaasuintensiteetin rajan alle. Päästötietojen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevat säännöt nojaavat soveltuvin osin meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetun asetuksen (EU) 2015/757 (jäljempänä *MRV-asetus*) mukaisiin säännöksiin. Yhtiön tulee elokuun lopussa 2024 toimittaa todentajille valitun menetelmän mukainen seurantasuunnitelma sisältäen aluksilla käytetty energian määrä, tyyppi ja päästökertoimet. Päästötiedot tulee toimittaa asetuksen ja uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisten päästökertoimien mukaisesti. Päästöihin sovelletaan asetuksen liitteen mukaisia oletusarvoisia päästökertoimia tai todellisia ja sertifioituja päästökertoimia, jotka kattavat well-to-tank-päästöt ("energialähteeltä tankkiin") ja tank-to-wake-päästöt ("tankista työntövoimaksi"). Lisäksi aluksella käytettävät vaihtoehtoiset polttoaineet on sertifioitava.

Seurantasuunnitelmaa on tarkastettava yhtiön toimesta vähintään vuosittain. Riippumaton ja akkreditoitu todentaja arvioi asetuksen todentamismenettelyn mukaisesti, onko seurantasuunnitelma asetuksessa vahvistettujen vaatimusten mukainen. Lisäksi asetus asettaa vaatimukset seurantasuunnitelman muutosten ilmoittamisesta todentajalle. Seurantasuunnitelmat tallennetaan asetuksessa tarkoitettuun tietokantaan. Yhtiöiden on vuoden 2025 alusta alkaen seurattava ja kirjattava käyntisatamaan saapuvan ja lähtevän aluksen tietoja. Tiedot tulee koota vuosittain ja toimittaa todentamiskauden tammikuun loppuun mennessä todentajalle (asetuksen 15 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu FuelEU-selvitys). Yhtiöltä saadun selvityksen pohjalta todentaja suorittaa asetuksen mukaisen laskennan ja ilmoittaa tiedot yhtiölle sekä tallentaa FuelEU-selvityksen todentamiskauden maaliskuun loppuun mennessä asetuksessa tarkoitettuun tietokantaan.

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

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

Asetuksessa säädetään toimivaltaiselle viranomaiselle tulevista tehtävistä. Näihin lukeutuvat ilmoittaminen havaitsemistaan puutteista todentajan toimissa, toisen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta saatujen tietojen huomiointi jäsenvaltioon akkreditoitujen todentajien valvonnassa ja korotetun seuraamusmaksun määrästä ilmoittaminen yhtiölle. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen tulee antaa seuraamusmaksun maksaneelle alukselle vaatimustenmukaisuusasiakirja sekä tallentaa se asetuksen mukaiseen tietokantaan. Yhtiöillä on oikeus pyytää toimivaltaiselta viranomaiselta todentajien tekemien laskelmien ja toimenpiteiden varmistamista, määräämistä ja uudelleentarkastelua. Toimivaltaisella viranomaisella on myös mahdollisuus suorittaa asetuksen mukaisia lisätarkastuksia, jotka koskevat FuelEU-selvitystä, todentamisraporttia tai todentajan tekemiä laskutoimituksia. Toimivaltainen viranomainen voi tietyissä tilanteissa myös antaa karkotusmääräyksen alukselle tai pääsyttää aluksen.

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

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

2.2 Jakeluinfra-asetus

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

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

kahden tunnin satamakäynneistä tai siitä, että alus kattaa sähkön tarpeensa satamassa olon ajan jotain muulla nollapäästöteknologialla kuin maasähköllä.

Asetuksen 10 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että vähintään yksi maasähkön syöttölaitteisto otetaan käyttöön TEN-T-ydinverkon sisävesisatamissa vuoden 2024 loppuun mennessä ja kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamissa vuoden 2029 loppuun mennessä.

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

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

2.3 Hongkongin yleissopimus

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

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

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

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

2.4 MARPOL-yleissopimuksen muutokset

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

kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä²². Lisäksi päätöslauselmalla tehdyillä muutoksilla vapautetaan miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimallaan liikkuvat proomut ilmapäästöjen ehkäisemiseen liittyvistä tarkastus- ja sertifiointivaatimuksista. Muutosten tarkoituksena on keventää mainittujen proomujen käyttöön liittyvää hallinnollista taakkaa.

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

Päätöslauselmalla MEPC.360(79) laajennetaan velvollisuus pitää jätepäiväkirjaa kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 100, kun nykyisin velvoite koskee aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400. Samalla päätöslauselmalla tehdään alueellisia vastaanottojärjestelyitä arktisten merialueiden satamissa koskevat muutokset, joilla sallitaan arktisten valtioiden täyttää jätteiden vastaanottoa ja lastinpurkutermiinaaleja koskevat V liitteen vaatimukset arktisilla merialueilla sijaitsevissa satamissa alueellisin järjestelyin.

2.5 Lontoon pöytäkirjan muutokset

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

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Aluksilta veteen menevien päästöjen rajoitukset Suomen aluevesillä

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

Suomi on sitoutunut kaikkiin MARPOL-yleissopimuksen liitteisiin ja saattanut niiden sisältämät päästökiltoimääräykset voimaan blankettilaein. Lisäksi MARPOL-yleissopimuksen päästörajoitukset ja -kiellot on pantu täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksillä. Merenkulun ympäristönsuojelulain mukaan öljyn tai öljypitoisen seoksen, haitallisen nestemäisen aineen, käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen ja kiinteän jätteen poistaminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MAR-

²² Päätöslauselma MEPC.304(72)

POL-yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.²³ Lisäksi 4 luvun 1 §:n mukaan MARPOL-yleissopimuksen II liitteen 6 säännössä tarkoitettuihin luokkiin X, Y tai Z kuuluvien haitallisten nestemäisten aineiden kuljettamiseen sovelletaan mainitun liitteen määräyksiä. Mainitut päästökiellot ja -rajoitukset ovat kriminalisoitu lain 13 luvun 3 §:llä, jonka mukaisesti päästökiellojen ja -rajoitusten rikkominen voi tulla rangaistavaksi merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena. Lisäksi niihin voidaan soveltaa rikoslain ympäristön turmelemista koskevia 48 luvun 1–4 §:iä.

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

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

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

Rikkipesureiden pesuvesipäästöt

Rikkipesureita käytetään aluksilla pakokaasujen puhdistamiseen ja rikin oksidien päästörajoitusten saavuttamiseen, kun alus käyttää korkearikkistä polttoainetta. Korkearikkinen polttoaine on matalarikkistä halvempaa, joten korkearikkisen polttoaineen ja rikkipesurin käyttöön on taloudellinen kannustin. Pesureissa pakokaasuun suihkutetaan vettä, jotta siitä saadaan puhdistettua pois riittävä määrä rikin oksideja. Samalla pesuveteen irtoaa pakokaasusta muitakin aineita, joilla voi olla veteen päästessään haitallisia ympäristövaikutuksia. Pesurit voivat joko päästää

²³ Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 luvun 1 §, 4 luvun 2 §, 5 luvun 1 § ja 6 luvun 1 §.

pesuveden suoraan mereen (nk. avoin kierto) tai kierrättää pesuveden uudelleen, jolloin pesuvedestä erotetaan haitallisia aineita sisältävä liete (nk. suljettu kierto). Jälkimmäisessä vaihtoehdossa kertyvä liete tulisi IMO:n ohjeistuksen²⁴ mukaan ottaa talteen, käsitellä aluksella ja jättää maihin sataman vastaanottolaitteistoon. Suljetussa kierrossa syntyy myös niin sanottuja ylivuotovesiä. Ylivuotovedet ovat pesuvettä, josta on eroteltu haitallisia aineita sisältävä liete, ja joka yleensä lasketaan veteen. Ylivuotoveteen jää kuitenkin haitallisia aineita, joten myös sillä on meriympäristölle haitallisia vaikutuksia. IMO:n ohjeistus sallii avoimen kierron pesuvesien ja suljetun kierron ylivuotovesien päästämisen veteen, jos nämä pesuvedet täyttävät ohjeistuksen mukaiset päästökriteerit.

Rikkipesureista kertyvät pesuvedet ovat hyvin happamia ja sisältävät rikkiä, rehevöitymistä aiheuttavia typpiyhdisteitä, orgaanisia yhdisteitä sekä haitallisesti vesiekosysteemiin vaikuttavia raskasmetalleja, kuten kromia, kuparia, nikkeliä, sinkkiä ja vanadiumia. Rikkipesurien pesuvesipäästöjen haitallisuus meriympäristölle on todettu monissa tutkimuksissa.²⁵ Pesuvesien sisältämien aineiden määrä vaihtelee paljon laitekohtaisesti, ja pesuvesissä päästettävien aineiden yhteisvaikutusta on vaikea arvioida, mutta niiden toksisuuspotentiaali on suuri.

IMO:ssa on viime vuosina keskusteltu rikkipesureiden pesuvesien haitallisista ympäristövaikutuksista. Osa IMO:n jäsenvaltioista ajaa pesuvesille pakollisia päästökieltoja, mutta keväällä 2024 MEPC-komitea katsoi, että pesuvesien rajoittaminen on kunkin jäsenvaltion omassa päätösvallassa. IMO:n suositus kehottaa päästöjä rajoitettavan vain, kun niillä katsotaan olevan haitallisia vaikutuksia. Osana EU:ta Suomi on pyrkinyt vaikuttamaan IMO:ssa siten, että rantavaltioiden edellytettäisiin rajoittavan meriympäristölle haitallisia päästöjä rikkipesureista. HELCOMin vuonna 2021 päivitetystä Itämeren suojelun toimintaohjelmassa²⁶ on sovittu, että HELCOMin puitteissa kehitetään vuoteen 2025 mennessä tiekartta, jonka tavoitteena on vähentää rikkipesureiden pesuvesien haitallisia päästöjä vähintäänkin olemassa olevan lainsäädännön tasolle varovaisuusperiaatteen ja IMO:n työn tulokset huomioon ottaen. Myös Suomen merenhoidon toimenpideohjelmassa vuosille 2022–2027 on asetettu toimenpide rikkipesureiden pesu-vesipäästöjen vaikutusten selvittämiseksi ja kansainvälisen sääntelyn kehittämiseksi pesu-vesipäästöille. Toimenpiteen mukaan Suomi osallistuu aktiivisesti IMO:ssa tehtävään työhön kansainvälisten pesu-vesipäästörajoitusten asettamiseksi. Lisäksi toimenpiteessä todetaan, että pesuvesien ympäristövaikutuksia ja mahdollisten päästökieltojen mm. taloudellisia vaikutuksia tulisi selvittää. Toimenpiteen mukaan Suomessa tulisi myös selvittää mahdollisuutta rajoittaa kansallisesti pesuvesien päästöjä satama-alueilla ja herkissä rannikkovesissä.

Lähes joka kymmenenteen Suomeen rekisteröityyn kauppa-alukseen on asennettu rikkipesuri. Nämä alukset kuuluvat kolmelle eri varustamolle. Näistä kahden varustamon kaikkiin aluksiin on asennettu niin kutsutut hybridipesurit, joissa pesuvesi joko kerätään talteen (suljettu kierto)

²⁴ 2021 Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems, päätöslauselma MEPC.340(77).

²⁵ Muun muassa Jalkanen et al., Evaluation, control and Mitigation of the Environmental impacts of shipping Emissions (EMERGE), Deliverable 6.1, "Baltic and North Sea report" (2023); Thor et al., Severe Toxic Effects on Pelagic Copepods from Maritime Exhaust Gas Scrubber Effluents. Environmental Science & Technology 2021 55 (9), 5826-5835; Ytreberg et al, Metal and PAH loads from ships and boats, relative other sources, in the Baltic Sea, Marine Pollution Bulletin, Volume 182 (2022); Marin-Enriquez et al, Environmental Impacts of Discharge Water from Exhaust Gas Cleaning Systems on Ships. German Environment Agency. Texte 27/2023.

²⁶ "HELCOM. (2021). Baltic Sea Action Plan 2021 Update. Haettu osoitteesta <<https://helcom.fi/wp-content/uploads/2021/10/Baltic-Sea-Action-Plan-2021-update.pdf>>, s. 42

tai päästetään veteen (avoin kierto). Kolmannen varustamon aluksilla on sekä avoimen kierron että hybridipesureita.

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

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

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

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

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

Käymäläjätevedet (nk. mustat vedet)

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

Itämeri on MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen erityisalue, mistä seuraa, että Itämerellä on muita merialueita tiukemmat säännöt matkustaja-alusten käymäläjätevesien päästämiseksi. Siten matkustaja-alukset saavat kansainvälisten säännösten mukaan purkaa käymäläjätevetensä Itämereen vain, jos ne on käsitelty pesulaitteistolla, joka on hyväksytty vuoden 2012

tyyppihyväksyntäohjesäännön²⁷ mukaisesti ja joka poistaa vedestä kolibakteerit sekä vähintään 70 % typestä ja 80 % fosforista. Muussa tapauksessa käymäläjätevedet pitää jättää sataman vastaanottolaitteistoon. Käsittelemättömän käymäläveden ja hienonnut- ja desinfiointilaitteistolla käsitellyn käymäläveden laskeminen matkustaja-alukselta mereen on Itämerellä aina kielletty.

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

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

Ilmatieteen laitos on arvioinut, että vuonna 2022 aluksilta päästettiin suoraan Itämereen käsittelemättömää käymäläjätevettä yhteensä 0,5–1,4 miljoonaa kuutiometriä. Käsitellyn käymäläjäteveden päästömäärää tai sen sisältämien eri aineiden päästömääriä ei ole ollut mahdollista arvioida, koska Ilmatieteen laitoksen käyttämässä päästömallissa ei voida määritellä aluksella käytössä olevan käymäläjäteveden käsittelylaitteiston tyyppiä.²⁸

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

Harmaat vedet

Harmailla vesillä tarkoitetaan yleisesti laivan keittiöistä, pesukoneista ja suihkuista tulevia talousvesiä. Harmaille vesille ei ole kansainvälisesti tunnustettua määritelmää, mutta IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean laatimassa MARPOL-yleissopimuksen V liitteen toimeenpano-ohjeistuksessa ne on määritelty tiskialtaista, suihkuista, pesukoneista, kylpytiloista ja pesualtaista/lavuaareista peräisin oleviksi vesiksi. Määritelmän mukaan harmaat vedet eivät sisällä

²⁷ 2012 Guidelines on Implementation of Effluent Standards and Performance Tests for Sewage Treatment Plants, annettu päätöslauselmalla MEPC.227(64).

²⁸ Ilmatieteen laitos, Discharges to sea from Baltic Sea Shipping in 2022.

MARPOL-yleissopimuksen alusten käymäläjätevesiä koskevan IV liitteen 1.3 säännön mukaisesti käymälöiden, urinaalien, sairaala- ja eläintilojen eikä lastitilojen poistovesiä eikä harmaata vettä pidetä V liitteen mukaisena jätteenä.

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

Harmaiden vesien mukana veteen päätyy muun muassa ruoka-aineiden ja puhdistusaineiden jäämiä sekä mikromuovia. Joillain aluksilla harmaat vedet sekoitetaan käymäläjäteveteen ja toimitetaan niiden mukana sataman vastaanottolaitteistoon. Näin toimivat esimerkiksi säännöllisessä aikataulussa Suomen ja Viron sekä Suomen ja Ruotsin välillä liikennöivät alukset. Joillain aluksilla harmaat vedet ja hienonnettu ruokajäte sekoitetaan toisiinsa ja joko toimitetaan sataman vastaanottolaitteistoon tai päästetään veteen ruokajätettä koskevien MARPOL-määräysten²⁹ mukaisesti vähintään 12 meripeninkulman päässä rannasta.

Ilmatieteen laitos on arvioinut, että vuonna 2022 harmaata vettä päästettiin aluksilta suoraan Itämereen yhteensä 5,4 miljoonaa kuutiometriä. Määrän arvioidaan kasvavan, koska vuonna 2022 matkustajaliikenne vielä palautui COVID-19-pandemian aiheuttamasta notkahduksesta. Vuosien 2006 ja 2019 välillä harmaan veden päästöt Itämerellä kasvoivat noin 5,4 miljoonasta 7 miljoonaa kuutiometriin. 84 prosenttia vuoden 2022 päästömäärästä oli peräisin matkustajaluksilta. Harmaan veden mukana Itämereen päätyi arviolta 68 tonnia fosforia ja 232 tonnia tyyppiä.³⁰

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

3.2 Meriliikenteen uusiutuvat ja vähähiiliset polttoaineet

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

²⁹ MARPOL-yleissopimuksen IV liite. Kiinteän jätteen ml. ruokajätteen päästämisestä alukselta veteen erityisalueilla, kuten Itämerellä, määrätään IV liitteen 6 säännössä.

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

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

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

Vuonna 2023 maailmanlaajuisesti noin 2 500 tilauksessa olevaa alusta on suunniteltu käyttämään vaihtoehtoisia polttoaineita, mikä vastaa 48,8 prosenttia tilauskirjasta bruttotonniston perusteella ja 23,2 prosenttia alusten lukumäärästä. Nesteytetty maakaasu on edelleen vallitseva vaihtoehtoinen polttoaine, edustaen 37,5 prosenttia tilauskirjasta bruttotonniston perusteella, mutta metanoli (8,3 prosenttia ja lisäksi 5,8 prosenttia metanolivalmius) ja ammoniakki (9,3 prosenttia ammoniakivalmius) ovat saamassa jalansijaa.

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

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

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

Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sallii jäsenvaltioiden vapauttaa tiettyjen alusten tietyillä reiteillä ja satamissa käytämän energian asetuksen soveltamisalasta. Päästökaupan piirissä on vastaavat poikkeusmahdollisuudet päästöoikeuksien palautusvelvollisuudesta. Suomessa on otettu käyttöön päästökaupan niin kutsuttu saaripoikeus. Nyt esitetään vastaavaa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettuun asetukseen perustuvaa vapautusta.

3.3 Maasähköliitännät suomalaissatamissa

3.3.1 Lainsäädäntö

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

Jakeluinfra-asetus ei edellytä TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamien maasähkön syöttöä koskevien velvoitteiden osoittamista tietyille toimijoille. Se ei myöskään edellytä velvoitteiden valvonnasta säättämistä kansallisesti, mutta asetuksen tehokkaan kansallisen täytäntöönpanon varmistamiseksi ja vilpittömän yhteistyön periaatteen toteutumiseksi velvoitteista olisi tarpeen säätää. Lisäksi velvoitteiden noudattamatta jättämisestä olisi tarpeen seurata hallinnollisia seuraamuksia, joilla oikeustila voidaan saattaa lainmukaiseksi.

Merenkulun ympäristönsuojelulainissa säädetään pääasiassa aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, ja sillä on annettu MARPOL-yleissopimuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavat kansalliset säännökset. Satamien osalta laki sisältää alusjätteiden vastaanottoa satamissa koskevat säännökset. Tällä hallituksen esityksellä lakiin esitetään lisättävän uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta täydentävä tarvittava kansallinen lainsäädäntö.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa säädetään lain velvoitteiden noudattamisen valvonnasta ja hallintopakosta. Mainitun luvun 2 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävistä. Kyseisen pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluu muu kyseessä olevan lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta, jollei muualla tässä laissa toisin säädetä. 12 luvun 15 §:ssä puolestaan säädetään hallintopakosta. Liikenne- ja viestintävirasto voi tämän lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa 15 §:n 1 kohdan mukaan kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä ja 2 kohdan mukaan määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla kuin 1 kohdassa tarkoitettuun tavoin velvollisuutensa. Samaisen luvun 16 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Nämä säännökset soveltuisivat myös 7 a lukuun ehdotetun uuden 11 §:n valvontaan.

3.3.2 Käytäntö

Vesiliikenteen alukset tarvitsevat satamassaolon aikana sähköenergiaa erilaisten järjestelmien toimintaa varten. Satamaan saavuttuaan alus voi sammuttaa liikkumiseen tarkoitettua moottorin ja tuottaa tarvittavan energian apukoneiden generaattorilla. Apukoneiden generaattoripäästöistä

aiheutuu erilaisia ilmasto- ja lähipäästöjä sekä meluhaittaa lähialueelle. Vaihtoehtoisesti aluksen satamassa tarvitsema sähköenergia voidaan tuottaa maasähkön avulla. Maasähkö siirretään sataman sähköverkosta muuntamon kautta laiturialueella sijaitsevalle maasähkön syöttöpis- teelle, josta sähköä voi siirtää sataman ja aluksen välillä liitäntäkaapelilla.

Manner-Suomessa on tällä hetkellä yhteensä 14 TEN-T-verkkoon eli TEN-T ydinverkkoon ja kattavaan TEN-T-verkkoon kuuluvaa merisatamaa. TEN-T-verkkoon kuuluvia satamia Man- ner-Suomessa ovat Helsinki, Turku, Naantali, Hamina-Kotka, Kemi, Oulu, Raahe, Kokkola, Pietarsaari, Kaskinen, Pori, Rauma, Hanko ja Kilpilahti. Myös Eckerön ja Maarianhaminan sa- tamat kuuluvat TEN-T-verkolle, mutta tässä hallituksen esityksessä ei tarkastella Ahvenanmaan satamia, koska Ahvenanmaan maakunnan hallitus on 12.4.2022 liikenne- ja viestintäministeri- ölle toimittamassaan 55-valmiuspakettia koskevassa muistiossa katsonut, että Eckerön ja Maa- rianhaminan satamia koskevat vaatimukset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 10 kohdan nojalla maakunnan lainsäädäntövaltaan.

TEN-T-asetuksen uudistamisesta saatiin EU:ssa alustava sopu 18.12.2023 ja muutosten on tar- koitus tulla voimaan touko-kesäkuun vaihteessa 2024. Alustavan sovun mukaan kattavan TEN- T-verkon satamiksi nousisivat uusina Tornion ja Inkoon satamat, kun taas Pietarsaaren ja Kil- pilahden satamat tippuisivat TENT-kattavalta verkolta pois. Siten Manner-Suomessa olisi edel- leen yhteensä 14 TEN-T-ydinverkkoon ja TEN-T-kattavaan verkkoon kuuluvaa satamaa.

Kaikki Manner-Suomen TEN-T-verkon merisatamat eivät kuitenkaan kuulu jakeluinfra-asetuk- sen 9 artiklan mukaisen maasähkön syötön soveltamisalaan satamien keskimääräisten aluskäyn- timäärien takia. Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukainen maasähkön syötön velvoite koskee vuosien 2020–2022 liikennemäärillä Manner-Suomessa yhteensä neljää TEN-T-verkon merisa- tamaa, jotka ovat Helsinki, Hamina-Kotka, Rauma ja Naantali. Näistä satamista maasähköä on jo tarjolla kolmessa satamassa eli Helsingissä, Naantalissa ja Raumalla, joskin maasähkön syöttö ei kyseisissä satamissa kaikilta osin vastaa jakeluinfra-asetuksen 9 artiklassa ja 21 artik- lassa säädettyjä vaatimuksia. Mainittujen satamien lisäksi maasähköä on jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan soveltamisalan ulkopuolisissa satamissa tarjolla Vaasassa ja Oulussa. Asetuksen kan- sallisen soveltamisen vaikutuksia on kuvattu tarkemmin jäljempänä jaksossa 4.2.2.

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

Asetuksen 11 artikla edellyttää jäsenvaltioiden varmistavan, että niiden satamissa otetaan käyt- töön asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, jotta merialukset voivat lii- kennöidä koko TEN-T-ydinverkossa. Suomessa nesteytettyä maakaasua jaellaan aluksille pää- osin säiliöautosta tai LNG-bunkrausaluksesta, joten bunkraus on mahdollista kaikissa TEN-T- verkon satamissa. Kiinteä jakelu on järjestetty Porissa, Torniossa, Haminassa ja Inkoossa. Suo- menlahden aluetta palveleva LNG-tankkausalus on parhaillaan valmisteilla.

3.2 Aluskierrätys

Aluksen käyttö ja käytöstä poistaminen

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

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

Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten kokonaismäärä maailmanlaajuisesti on noin 65 000. Vuosittain puretaan noin 500 alusta maailmanlaajuisesti. Purettavien alusten määrä riippuu muun muassa rahtimarkkinoiden tilasta ja teräksen hinnasta. Viime vuosina purettavien alusten määrä on ollut globaalisti laskussa, mikä johtuu pitkälti alusten keskimääräisen käyttöiän kasvusta. EU-maihin rekisteröityjä aluksia on toimitettu purettavaksi vuosi vuodelta vähemmän, mutta tämä vähenemä johtuu ainakin osittain siitä, että alukset myydään ja liputetaan muualle ennen niiden purkamista. Myös suomalaisvarustamojen omistamat alukset myydään tyypillisesti ulkomaille ja liputetaan muualle ennen niiden purkamista. Vuonna 2013 EU-maan lipun alla purjehtivia aluksia vietin purettavaksi 122 kappaletta, ja vuonna 2018 vain 40 kappaletta.

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

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

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

Aluksissa on paljon hyödynnettävää materiaalia, ensi sijassa terästä. Materiaalin hyödyntäminen edellyttää usein esikäsittelyä. Purettava alus on purkamolle saapuessaan ja purkamisen aikana oikeudelliselta merkitykseltään jätettä, mutta esimerkiksi aluksen sisältämä teräs soveltuu terästeollisuuden raaka-aineeksi sen jälkeen, kun se on todettu haitattomaksi ja lajiteltu. Teräksen lisäksi purettavista aluksista voidaan hyödyntää sähköjohtoja, putkia, koneita, polttoaineita

ja kalusteita. Nämä materiaalit ovat merkittävä purkamotoiminnan talouden kannalta. Aluksista saatava teräs täyttää merkittävän osan aluspurkamomaiden teräksen tarpeesta.

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

EU:n aluskierrätysasetus ja muu aluskierrätykseen sovellettava EU-lainsäädäntö

Alusten purkamista koskee myös EU:n aluskierrätysasetus. EU:n aluskierrätysasetuksen mukaan EU:n jäsenvaltion rekisteröidyn aluksen saa viedä purettavaksi vain aluspurkamoon, joka on mainittu EU:n aluskierrätyslaitosluettelossa, kun taas Hongkongin yleissopimus sallii alusten purkamisen niissä purkamoloissa, joille on myönnetty yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä. EU:n aluskierrätysluetteloon on merkitty ensinnäkin kaikki ne EU:n jäsenmaissa, Iso-Britanniassa ja Norjassa sijaitsevat purkamot, jotka ovat saaneet toimintaansa aluskierrätysasetuksen mukaisen luvan. Näitä oli vuonna 2023 yhteensä 38 kappaletta. Toiseksi myös ETA-maiden ulkopuoliset purkamot voivat hakemuksesta päästä luetteloon, jos ne täyttävät aluskierrätysasetuksen vaatimukset. Tällaisia purkamoloja on EU:n aluskierrätyslaitosluettelossa 10, joista 9 Turkista ja 1 Yhdysvalloista. Etelä-Aasian purkamoloita ei toistaiseksi ole hyväksytty luetteloon, mutta eräiden intialaisten purkamoloiden kanssa käydään keskusteluja ja komissio on käynyt tutustumassa listalle haluavien intialaispurkamoloiden toimintaan.

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

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

Aluskierrätysasetuksen 30 artiklan 2 kohdan mukaan asetusta tulisi tarkastella uudelleen viimeistään 18 kuukautta ennen Hongkongin yleissopimuksen voimaantuloa ja tehdä samassa yhteydessä tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia. Sopimus on tulossa voimaan 26.6.2025. Komissio

on aloittanut uudelleentarkasteluun liittyvän asetuksen arvioinnin, joka on tarkoitus saada päätökseen viimeistään kesällä 2024. Varsinaista muutosehdotusta odotetaan aikaisintaan vuonna 2025. Sen sisällöstä ei ole vielä tietoa.

Aluskierrätysasetuksen ohella EU:n alueilla toimivia aluspurkamoita koskee EU:n työsuojelu-, ympäristö- ja jätelainsäädäntö. Aluspurkamotoiminnassa on kyse jätteen käsittelystä. EU:n jätelainsäädäntö perustuu EU:n jätedirektiiviin (2008/98/EY), joka on pantu kansallisesti täytäntöön jätelailla (646/2011) ja sen nojalla annetuilla valtioneuvoston asetuksilla. Jätedirektiivissä säädetään toimenpiteistä, joilla suojellaan ympäristöä ja ihmisten terveyttä ehkäisemällä tai vähentämällä jätteen syntymisen ja jätehuollon aiheuttamia haittavaikutuksia. Jätedirektiivissä lähtökohtana on, että syntyvän jätteen määrää ja haitallisuutta tulee vähentää. Jos jätettä kuitenkin syntyy, se tulisi valmistella uudelleenkäyttöön, kierrättää tai hyödyntää muulla tavoin ja vasta viime sijassa jäte tulee loppukäsitellä. Jätelainsäädännön ohella Suomessa aluspurkamoita koskee myös ympäristönsuojelulaki. Ympäristönsuojelulain keskeisistä velvollisuuksista, periaatteista ja kielloista säädetään lain 2 luvussa. Niitä ovat muun muassa velvollisuus ehkäistä ja rajoittaa ympäristön pilaantumista (7 §), pilaantumisen torjuntavelvollisuus (14 §), ennaltavaurautumisvelvollisuus (15 §) sekä maaperän ja pohjaveden pilaamiskiellot (16-17 §:t).

EU:n jätteensiirtoasetuksen uudistaminen on vireillä (komission ehdotus COM(2021) 709 final) ja uudistettu asetus julkaistaneen keväällä 2024. Jätteensiirtoasetuksen soveltamisala muuttuu siten, että jätteensiirtoasetusta ei pääosin sovellettaisi enää aluksiin, jotka kuuluvat aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan. Jätteensiirtoasetusta sovellettaisiin kuitenkin aluksiin, joista tulee jätettä kansalliseen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella ja jotka on tarkoitus viedä loppukäsiteltäväksi. Tämä siitä syystä, että aluskierrätysasetus koskee vain purkamista, mutta ei loppukäsittelyä. Lisäksi jätteensiirtoasetuksen tiettyjä säännöksiä sovellettaisiin aluksiin, jotka luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, jotka sijaitsevat jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella ja jotka viedään hyödynnettäväksi EU:n ulkopuolelle. Näihin aluksiin sovellettaisiin jätteensiirtoasetuksen 36, 45 ja 46 artiklaa sekä VII osaston säännöksiä. Näissä artikloissa säädetään kielloista viedä jätettä tietyille alueille, ympäristön kannalta hyväksyttävästä jätehuollosta sekä täytäntöönpanon valvonnasta. Myös aluskierrätysasetusta muutetaan samalla. Muutoksen mukaan vaaralliseksi jätteeksi luokitettavan aluksen, joka sijaitsee jäsenvaltion kansalliseen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella, saisi viedä purettavaksi vain OECD-maassa sijaitsevaan, eurooppalaisella listalla olevaan aluskierrätyslaitokseen. Tällä muutoksella pantaisiin täytäntöön Baselin yleissopimuksen mukainen kiello viedä vaarallista jätettä OECD-maiden ulkopuolelle.

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

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

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

Työsuojelun puitedirektiivin nojalla on myös annettu useita kemiallisia tekijöitä koskevia EU-direktiivejä. Näistä keskeisin on neuvoston direktiivi työntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojelemisesta työpaikalla esiintyviin kemiallisiin tekijöihin liittyviltä riskeiltä (98/24/EY). Direktiivi on saatettu Suomessa voimaan valtioneuvoston asetuksella kemiallisista tekijöistä työssä (715/2001). Lisäksi tiukempia velvoitteita erityisen haitallisille aineille on asetettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä työntekijöiden suojelemisesta syöpäsairauden vaaraa aiheuttaville tekijöille, perimän muutoksia aiheuttaville aineille tai lisääntymiselle vaarallisille aineille altistumiseen työssä liittyviltä vaaroilta. Näiden aineiden osalta direktiivi on kansallisesti pantu täytäntöön valtioneuvoston asetuksella työhön liittyvän syöpävaaran torjunnasta (1267/2019) sekä lailla syöpäsairauden vaaraa aiheuttaville aineille ja menetelmille ammatissaan altistuvien luettelosta ja rekisteristä (452/2020). Alusten purkamistoiminnan kannalta relevanttina voidaan pitää myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä työntekijöiden suojelemisesta vaaroilta, jotka liittyvät asbestialtistukseen työssä. Direktiivi on Suomessa pantu täytäntöön lailla eräistä asbestipurkutyötä koskevista vaatimuksista (684/2015) sekä valtioneuvoston asetuksella asbestityön turvallisuudesta (798/2015).

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

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

Aluksen siirtämiseen ja purkamiseen soveltuvat muut kansainväliset instrumentit

Koska myös Baselin yleissopimus kattaa alukset, jotka viedään toiseen valtioon, on Baselin yleissopimuksen ja Hongkongin yleissopimuksen keskinäinen suhde merkittävä. Sopimukset ovat muodollisesti päällekkäisiä, eikä niiden keskinäistä suhdetta ole onnistuttu sopimuksilla ratkaisemaan. Näiden kansainvälisten sopimusten osalta on joltain osin epäselvää, kumpaa sopimusta aluksen siirtoon purettavaksi tulisi soveltaa. Epäselvyys johtuu mm. siitä, että Hongkongin yleissopimuksessa, samoin kuin EU:n aluskierrätysasetuksessa ei selvästi säädetä, milloin aluksesta tulee jätettä. Aluksen ollessa jätettä sen siirtämiseen soveltuvat molemmat yleissopimukset. EU:ssa ja siten myös Suomessa aluksen purkamiseen ja jätteen siirtoihin sovelletaan kuitenkin EU-säädöksiä eli aluskierrätysasetusta ja jätteensiirtoasetusta. Hongkongin yleissopimuksen ja Baselin yleissopimuksen päällekkäisyys ei siten suoranaisesti vaikuta Suomeen, mutta toisaalta yleissopimusten päällekkäisyys heijastuu myös EU-säädösten soveltamiseen. Lisäksi jos EU:hun tuodaan EU:n ulkopuolelta alus purettavaksi tai jätettä siirretään EU:hun, lähimmäisessä sovelletaan Baselin tai Hongkongin yleissopimusta.

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

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

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

4 Keskeiset ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä

Hallitusohjelman mukaisten aluspäästökieltojen toteuttamiseksi merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään säännöksiä, joilla kielletään käsitellyn käymäläjäteveden, harmaiden vesien sekä rikkipesureiden erottelemien jäämien ja puhdistamattomien pesuvesien päästäminen alukselta veteen Suomen aluevesillä.

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

4.1.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen

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

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

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

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

4.1.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen

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

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

4.1.4 Hongkongin yleissopimus

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Hongkongin yleissopimuksen. Esitys sisältää ehdotuksen niin sanotuksi blankettilaiksi, jolla saatetaan voimaan sopimuksen lainsäädännön

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

Hongkongin yleissopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamiseksi on tarpeen antaa blankettiasetus sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt yleissopimuksen.

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

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

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

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

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

lipun alla kulkevien alusten viemisen vain niihin purkamoihin, jotka sisältyvät aluskierrätysasetuksen mukaiseen eurooppalaiseen luetteloon.

4.1.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset

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

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

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

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

4.1.6 Lontoon pöytäkirjan muutokset

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

4.1.7 Muut muutokset

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

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

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä

4.2.1.1 Rikkipesurien pesuvesien päästökielto

Taloudelliset vaikutukset

Esitetystä rikkipesureiden pesuvesien päästökiellosta aiheutuisi taloudellisia vaikutuksia varustamoille, joiden alukset käyttävät rikkipesuria alusten rikkipäästöjä koskevien määräysten noudattamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut aiheutuvia kustannuksia. Keskeiset vaikutukset on kuvattu alla. Laajempi vaikutusarvio muistio löytyy hallituksen esityksen hankesivulta.³¹

Vaikutusarviossa on oletettu, että pesuripesuvesien päästökieltoalueella liikennöidessään alukset, joilla on avoimen kierron rikkipesuri, siirtyvät käyttämään polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on enintään 0,1 %. Suljetun kierron laitteita käyttävien alusten on oletettu vievän pesurin erotteleman lietteen sataman vastaanottolaitteeseen. Laitteistosta kertyvät puhdistetut pesuvedet eli niin sanotut ylivuotovedet voisi jatkossakin päästää mereen myös Suomen aluevesillä. Suljetun kierron laitteita käyttävien alusten olisi mahdollista siirtyä käyttämään matalarikkistä polttoainetta, mutta tämä on arvioitu kalliimmaksi kuin laitteiston käytön jatkaminen.

Suomen aluevesiä koskevasta rikkipesurivesien ja -jäämien päästökiellosta arvioidaan aiheutuvan yhteensä noin 2,5–6 miljoonan euron vuotuinen juokseva lisäkustannus Suomea palvelevalle meriliikenteelle. Kustannusvaikutusten oletetaan pienentyvän aluskannan uudistumisen myötä. Arvion suuri vaihteluväli johtuu pääosin keskeisten kustannuskomponenttien, kuten polttoaineen ja lipeän, maailmanmarkkinahintojen vaihtelusta.

³¹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>

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

Kaikkiaan kustannusvaikutuksia aiheutuisi 163 alukselle. Sääntely aiheuttaisi keskimäärin noin 0,1–0,2 prosentin lisäyksen vuotuisiin aluskustannuksiin, joita ovat mm. pääoma-, polttoaine-, huolto-, miehitys-, vakuutus- ja yleiskustannukset. Keskimääräinen vuotuinen lisäkustannus per alus olisi siten noin 15 000–36 000 euroa. On kuitenkin syytä huomioida, että vaikutusten suuruus vaihtelisi huomattavasti aluslajien välillä ja sisällä. Tietyille ro-ro-lastialuksille koituisivat suhteessa suurimmat vaikutukset, jotka voisivat aluksesta riippuen muodostaa enimmillään noin 1–4 % lisäyksen vuotuisiin aluskustannuksiin. Suhteutettuna satamakäyntimääriin aluslajikohdaiset erot tasoittuisivat. Satamakäynneittäin lisäkustannus olisi keskimäärin 500–1 200 euroa.

Rikkipesureiden käytön on osoitettu olevan merkittävä kilpailuetu aluksille. Ruotsalais-suomalaisessa tutkimuksessa todettiin, että 95 % aluksista, joilla on avoimessa kierrossa toimiva rikkipesuri, saavuttaa kannattavuusrajan viiden vuoden sisällä asennuksesta. Itämerellä varustamat ovat säästäneet rikkipesuriasennuksilla 1,7 miljardin euron polttoainekulut, kun ne eivät siirtyneet ultramatalarikkisen polttoaineen käyttöön.³²

Ympäristövaikutukset

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

Ympäristövaikutusten arvioinnissa on olennaista, tarkastellaanko avoimessa kierrossa käytettävän pesurilaitteen pesuvesiä, joissa aluksen pakokaasusta ”pestyt” aineet ovat sekoittuneena laajaan vesimassaan, vai suljetussa kierrossa erotettuja liejuja, joissa aineet ovat hyvin konsentroidussa muodossa. Rikkipesureiden pesuvesistä nk. suljetussa kierrossa erotellut aineet ja liejut sisältävät haitallisia aineita hyvin tiiviissä muodossa, joten IMO suosittaa, että niitä ei päästetä veteen vaan viedään satamien vastaanottolaitteisiin. Suljetussa kierrossa pesuvedestä siis erotetaan välillä tietty osa, josta nämä jäämät erotetaan. Tämä puhdistettu pesuvesi eli niin kutsuttu ylivuotovesi päästetään yleensä mereen. Ylivuotoveteen jää puhdistuksen jälkeenkin haitallisia aineita, joten myös sillä on meriympäristölle haitallisia vaikutuksia. Ylivuotovedet sisältävät haitallisia aineita keskimäärin merkittävästi korkeammassa konsentraatiossa kuin

³² Anna Lunde Hermansson ym., Ship pollution promotion – the strong economic incentives of scrubbers (2023).

avoimen kierron vedet³³, mutta Itämerellä niitä kertyy päästettäväksi vain noin 0,016 prosenttia siitä määrästä, joka avoimen kierron laitteistosta päästetään pesuvesiä. Siten suljetussa kierrossa käytettävien laitteiden päästämien vesien haitalliset vaikutukset meriympäristöön ovat pienemmät kuin avoimen kierron laitteiden. Alla on kuvattu, kuinka paljon ympäristölle haitalliset päästöt mereen vähenisivät nyt esitettävällä kiellolla.

Päästö	Yhteensä	Mittayksikkö	Muutos
Pesuedet	24 454	kuutiometriä	-99 %
PAH (EPA 16)	0,0004	tonnia	-98 %
raskasmetallit	0,4	tonnia	-95 %
ravinteet	4,1	tonnia	-89 %

Taulukko 2. Vuoden 2022 liikenteeseen perustuva arvio rikkipesurivesien vuotuisesta kokonaismäärästä ja päästökuormasta Suomen aluevesillä päästökiellon astuttua voimaan.

IMOssa rikkipesureiden päästövaikutusten arviointi on aiemmin keskittynyt lähinnä suljetussa kierrossa eroteltuihin lietteisiin. Tuoreissa tutkimuksissa on kuitenkin osoitettu myös avoimen kierron laitteiden pesuvesien haitallisuus meriympäristölle. Esimerkiksi Ilmatieteen laitoksen johtamassa laajassa EMERGE-tutkimushankkeessa³⁴ arvioitiin pesuvesien vaikutuksia Juutinrauman salmessa. Tutkimuksessa saatiin selville, että avoimen kierron pesureiden pesuvesien mallinnetut ennustetut pitoisuudet ylittivät siedettävän raja-arvon lähes koko Juutinrauman alueella. Pahimmilla alueilla arvot ylittyivät 10 000-kertaisesti.

Vastaavia tutkimuksia pesuvesien ympäristövaikutuksista ei ole tehty Suomen merialueilla, mutta voidaan olettaa, että happamien pesuvesien haitallinen vaikutus on suurempi vähäsuolaisessa murtovedessä. Lisäksi on syytä huomata, että Suomen merialueet eivät ole saavuttaneet yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (meristrategiapuitedirektiivi, 2008/56/EY) mukaista meriympäristön hyvää tilaa. Suomen rannikkovedet³⁵ eivät myöskään ole saavuttaneet yhteisön vesipolitiikan puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (vesipuitedirektiivi, 2000/60/EY) mukaista hyvää tilaa. Hyvä vesien tila tuli lainsäädännön mukaan olla saavutettuna jo vuonna 2015. Suomen rannikkovesien kokonaispinta-alasta hyvässä ekologisessa tilassa on kuitenkin vain 17 prosenttia. Rannikkovesien ekologinen tila on tyydyttävä 73 prosentissa pinta-alasta. Välttävissä tilassa

³³ Aineesta riippuen noin 0,7–76 kertaa niin paljon kuin avoimen kierron pesuedet.

³⁴ Ks. hankkeen yhteenvetoraportti: Jalkanen ym., Environmental impacts of exhaust gas cleaning systems in the Baltic Sea, North Sea, and the Mediterranean Sea (2024).

³⁵ Rannikkovedet kuuluvat sekä meristrategiapuitedirektiivin että vesipuitedirektiivin soveltamisalaan. Direktiivit on kansallisesti pantu täytäntöön vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä annetulla lailla (vesienhoitolaki 1299/2004) sekä sen nojalla annetuilla valtioneuvoston asetuksilla. Vesienhoidon piiriin kuuluvat rannikkovesimuodostumat, jotka ulottuvat yhden meripeninkulman päähän rannikon perusviivasta. Suomen merenhoitoalue ulottuu rantaviivasta talousvyöhykkeen ulkorajalle. Merenhoitoalue jaetaan rannikkovesiin ja avomerialueeseen. Rannikkovedet sijaitsevat viidellä vesienhoitoalueella.

on 10 prosenttia pinta-alasta. Kemiallisen tilan osalta Suomen rannikkovesien tila on luokiteltu huonoksi.

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan päästökiellon ansiosta Suomen aluevesien päästökouman arvioidaan pienentyvän rikkipesurivesien osalta noin 9 miljoonaa kuutiota, joka muodostaa noin 3 % Itämereen vuonna 2022 päästettyjen rikkipesurivesien kokonaismäärästä. Laskelma perustuu vuoden 2022 liikenteeseen huomioiden kuitenkin Naantali–Långnäs–Kapellskär-yhteysväylillä vuoden 2024 alkuun mennessä liikennöinnin aloittavat alukset.

IMOn merellisen ympäristön suojelukomitea MEPC antoi vuonna 2022 ohjeet pakokaasujen puhdistusjärjestelmien poistovesien riski- ja vaikutusarvioinnista³⁶, jota jäsenvaltioiden suositellaan noudattavan harkitessaan paikallisia tai alueellisia rikkipesureiden pesuvesien päästökieltoja ja -rajoituksia. Ohjeen mukaan päästökieltoja tulisi harkita, jos joku ohjeessa luetelluista ehdoista täyttyy. Ehtona on, että ympäristön tavoitetilaa alueella ei ole saavutettu, pesu- vesipäästöt aiheuttaisivat lisäriskin ympäristön tilan heikkenemiselle, rikkipesureista mereen laskettu vesi on ristiriidassa meriympäristön suojelemiseksi laadittujen yleissopimusten ja määräysten kanssa tai pesuvesi nostaa ruoppausmateriaalien käsittelykustannuksia satamissa. Tämän hallituksen esityksen yhteydessä ei kuitenkaan ole tehty ohjeen mukaista perusteellista vaikutusarviota tarkastellen rikkipesureiden pesuvesien vaikutuksia nimenomaisesti Suomen aluevesiin, koska olemassa olevan tutkimustiedon ja Suomen aluevesien tilatiedon valossa on selvää, että kaksi ensimmäistä ehtoa täyttyy.

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

Lisäksi on syytä huomata, että mahdollisuus käyttää rikkipesuria vaikuttaa tulevaisuudessa valmiuteen ottaa aluksella talteen pakokaasun sisältämää hiiltä. Hiilen talteenottolaitteistot edellyttävät toimiakseen matalampia lämpötiloja kuin mikä lämpötila alusten piipuista ilman rikkipesuria pääsevän pakokaasun lämpötila yleensä on. Rikkipesureissa käytettävä vesi laskee pakokaasun lämpötilaa siten, että hiilen talteenotto on helpompaa. Hiilen talteenottoa on vasta pilotoitu yksittäisillä aluksilla, joten mahdollisuuksia sen laajaan käyttöönottoon on toistaiseksi vaikea arvioida.

³⁶ Kiertokirje MEPC.1-Circ.899

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

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

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

4.2.1.2 Käsiteltyjen käymäläjätevesien päästörajoituksen tarkentaminen

Taloudelliset vaikutukset

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

Ympäristövaikutukset

Suomen aluevesillä liikennöivien alusten mereen menevien käymäläjätevesipäästöjen määrästä ja päästöjen sisältämistä aineista ei ole saatavilla tarkkaa tietoa. Elävä Itämeri Säätiö sr:n (jäljempänä *Baltic Sea Action Group*) vuonna 2020 tekemään kyselytutkimukseen haastatelluista rahtialuksista 66 % laski mereen harmaita vesiä tai ruokajätettä tai käsiteltyjä käymäläjätevesiä, kun ne olivat matkalla Suomen satamiin. Vain 4 % vastanneista rahtialuksista jätti käsiteltyjä mustia vesiä satamaan. Siten on oletettavaa, että ainakin osa käsitellyistä käymäläjätevesistä on päästetty veteen Suomen aluevedet kattavalla alueella.³⁷ Toisaalta 20 %:lla kyselyyn vastanneista aluksista ei ollut lainkaan käymäläjätevesien käsittelylaitteistoa, joten ne päästänevät käymäläjätevedet veteen käsittelemättöminä MARPOL-yleissopimuksen sallimalla tavalla vähintään 12 meripeninkulman päässä rannasta.

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

³⁷ Käsiteltyjen käymäläjätevesien päästäminen on MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaan sallittu Itämerellä vähintään 3 meripeninkulman päässä lähimmästä rannasta.

erityinen ongelma, joten rehevöittävien aineiden päästöjen vähentämisellä on lähtökohtaisesti positiivisia ympäristövaikutuksia.

Alusten on vuonna 2019 tehdyn selvityksen mukaan arvioitu päästävän jätevesissään koko Itämereen 573 tonnia typpeä ja 119 tonnia fosforia. Tämä vastaa 0,04 prosenttia Itämeren typpi- ja 0,3 prosenttia fosforikuormituksesta. Osuudet ovat pieniä, mutta merkittävä osa jätevesistä lasketaan kesällä, ja niiden sisältämät ravinteet ovat leville pääosin suoraan käyttökelpoisessa muodossa.³⁸

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

Merenkulun ympäristönsuojelulain voimassa olevien säännösten mukaisesti Rajavartiolaitos olisi johtava valvontaviranomainen käsiteltyjen käymäläjätevesien päästörajoituksen valvonnassa merellä. Rajavartiolaitos valvoisi päästörajoitusta muun merellä tapahtuvan operoinnin ohessa ja mahdollisten muilta merellisiltä toimijoilta saamiensa ilmoitusten perusteella. Käymäläjätevesien päästökiellon laajennuksen sekä rikkipesuripäästöjä ja harmaiden vesien päästöjä koskevan Rajavartiolaitoksen osallistuvan valvontaroolin arvioidaan lisäävään Rajavartiolaitoksen tehtäviä yhteensä noin 1–2 henkilötyövuotta.

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

4.2.1.3 Harmaan veden päästökielto

Taloudelliset vaikutukset

Esitetty harmaan veden päästökielto merkitsisi, että harmaat vedet tulisi säilyttää aluksella Suomen aluevesillä purjehtimisen ajan ja joko jättää harmaat vedet satamaan tai päästää ne veteen Suomen aluevesirajan ulkopuolella. Harmaiden vesien jättäminen sataman vastaanottolaitteistoon ei sisälly niin sanottuun ei erityismaksua -järjestelmään, jonka mukaan tiettyjen alusjätteiden jättämisestä satamaan ei saa periä erillistä maksua. Käytännössä monessa suomalaissatamassa on kuitenkin tapana ottaa vastaan harmaat vedet yhdessä käymäläjätevesien kanssa, koska se on tarkoituksenmukaista esimerkiksi tyhjennysputkien puhtaanapidon kannalta. Lisäksi aluksella voidaan sekoittaa harmaat vedet käymäläjätevesien sekaan, jolloin seosta kokonaisuudessaan tulee pitää käymäläjätevetenä eikä sen jättämisestä suomalaissatamaan siten tarvitsisi maksaa erillistä maksua. Esimerkiksi monilla matkustaja-aluksilla ei ole erillisiä tankkeja harmaille vesille, vaan ne sekoitetaan aina käymäläjäteveden kanssa. Siten ehdotetulla päästökiellolla ei arvioida olevan taloudellisia vaikutuksia aluksille eikä ne omistaville tai niitä hallinnoiville yrityksille.

Ympäristövaikutukset

Suomen aluevesillä liikennöivien alusten mereen menevien harmaan veden päästöjen määrästä ei ole saatavilla tarkkaa tietoa. Harmaita vesiä muodostuu aluksilla n. 130 l/hlö/vrk (risteilyaluksilla 250 l/hlö/vrk), mutta käytännöt siinä, miten harmaita vesiä aluksilla käsitellään ja miten ja missä niitä päästetään veteen, vaihtelevat merkittävästi. Kuten edellä käymäläjätevesien osalta

³⁸ Suomen ympäristöministeriö. (2021). Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelma vuosille 2022–2027, 94.

todettiin, vuoden 2020 kyselytutkimuksen mukaan 66 % rahtialuksista laski mereen harmaita vesiä, ruokajätettä tai käsiteltyjä mustia vesiä, kun ne olivat matkalla Suomen satamiin.

Harmaiden vesien sisältämien aineiden pitoisuuksia on tutkittu muun muassa osana Baltic Sea Action Groupin toteuttamaa *Harmaiden vesien ja ruokajätteen vastuullinen käsittely Itämerellä* -hanketta.³⁹ Aineiden pitoisuudet ja vesien pH-arvot vaihtelivat merkittävästi, mutta selvityksessä todettiin muun muassa, että aluksilla otettujen harmaan veden näytteiden bakteeripitoisuudet olivat hyvin suuria. Lisäksi osana selvitystä arvioitiin alusten kaikkien jätevesien (harmaat vedet ja käymäläjätevedet) vaikutuksia meriympäristöön, jos alukset päästäisivät kaikki jätevetensä mereen Suomen aluevesirajan ulkopuolella. Selvityksen tulosten perusteella on kuitenkin mahdoton tehdä johtopäätöksiä nyt esitettävien päästökieltojen vaikutuksista, koska edellä kuvatusti ei ole tiedossa, missä määrin alukset tällä hetkellä päästävät harmaata vettä Suomen aluevesillä.

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

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

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

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

4.2.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen

Taloudelliset vaikutukset

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

Jos nämä tehtävät osoitettaisiin sataman sijaan jollekin viranomaiselle, aiheutuisi viranomaiselle arviolta sama vaikutus kuin satamalle olettaen, että viranomaisella olisi käytössään samat

³⁹ Jennifer Holmberg/Kymijoen vesi ja ympäristö ry, Selvitys rahti- ja matkustaja-alusten harmaavesinäytteistä ja arvio jätevesien vaikutuksista meriympäristöön (2021).

tiedot ja järjestelmät kuin satamalla. Lisäksi viranomaisen tulisi pyytää tiedot satamalta, jolloin sataman tulisi kuitenkin kerätä ja toimittaa tiedot.

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

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

Saaripoikkeuksen piiriin kuuluvien, Ruotsin ja Suomen välillä matkustaja-autolauttaliikennettä harjoittavien, alusten kasvihuonekaasupäästöjen arvioidaan olevan 2025–2029 välisellä ajankaksella keskimäärin prosenttien korkeammat kuin mitä ne muuten olisivat asetuksen edellyttämällä tavalla. Ylimääräisten päästöjen absoluuttinen määrä olisi vuosittain noin 4 000 sekä koko ajalta yhteensä 22 000 hiilidioksidiekvivalenttonnia. Fossiilisten ja vaihtoehtoisten polttoaineiden hintaeron ollessa 700–900 euroa per tonni laivayhtiöille koituisi kustannussäästöä vuosittain yhteensä 1,3–1,8 miljoonaa euroa, joka voimassaoloajalta muodostaisi yhteensä noin 6–9 miljoonan euron kokonaishyödyn. Vuosittainen kustannushyöty vaihtelee aluksesta riippuen 80 000–300 000 euron välillä. Yhteenlaskettuna poikkeuksen ajalta muodostuisi keskimäärin noin 0,5–1,5 miljoonan euron aluskohtainen säästö. Kustannushyötyjen epätasainen jakautuminen laivayhtiöiden välillä voi vaikuttaa Ruotsin ja Suomen välisen matkustaja-autolauttaliikenteen kilpailuasetelmaan. Suhteellisesti eniten asetelmasta kärsii kokonaan saaripoikkeuksen ulkopuolelle jäävä Vaasan ja Uumajan välinen liikenne.

Ympäristövaikutukset

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

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

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

Liikenne- ja viestintävirasto esitetään nimettäväksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi, minkä myötä myös asetuksessa toimivaltaiselle viranomaiselle osoitetut tehtävät tulisivat Liikenne- ja viestintäviraston hoidettaviksi. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle esitetään toimivaltaa määrätä yhtiöille asetuksen mukaisia seuraamusmaksuja. Näitä tehtäviä on kuvattu tarkemmin

alla jaksossa 8.7 merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 2 §:n ja 12 luvun 2 §:n muutosten säännöskohtaisen perustelujen yhteydessä sekä Liikenne- ja viestintäviraston muistiossa *Fu-IEU Maritime -asetuksesta johtuvat säädösmuutokset merenkulun ympäristönsuojelulakiin: vaikutukset*⁴⁰. Viranomaiselle ositetut tehtävät tulevat käytännössä sovellettaviksi aikaisintaan vuonna 2026. Muutosten arvioidaan lisäävän viraston tehtäviä noin yhden henkilötyövuoden verran.

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

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

4.2.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen

Taloudelliset vaikutukset

Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä hallituksen esityksen valmistelua varten jakeluinfra-asetuksen vesiliikenteen maasähkön syötön velvoitteisiin liittyviä vaikutuksia. Muistio on julkaistu hallituksen esityksen valmistelua koskevalla valtioneuvoston hankesivulla.⁴¹

Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 11 §:n mukainen velvoite sataman pitäjille varmistaa maasähkön tarjonta satamassa jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklan mukaisesti aiheuttaisi taloudellisia kustannuksia jakeluinfra-asetuksen mainittujen artiklojen soveltamisalaan kuuluville satamien pitäjille Manner-Suomessa.

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

Tarkastelun mukaan Helsingin, Haminan-Kotkan ja Rauman satamien tulisi vuoden 2029 lopussa tarjota maasähköä jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukaisesti merikonttialuksille, Helsingin, ja Naantalın satamien ro-ro-matkustaja-aluksille ja Helsingin sataman muille matkustaja-aluksille kuin ro-ro-matkustaja-aluksille. Muita matkustaja-aluksia kuin ro-ro-matkustaja-

⁴⁰ Julkaistu hallituksen esityksen valmisteluhankkeen sivulla osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>.

⁴¹ Merenkulun ympäristönsuojelulain muutokset, valtioneuvoston hankesivu, <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023>.

aluksia ovat käytännössä risteilijät. On syytä huomata, että niiden liikennöintimäärät ovat vaihdelleet viime vuosina merkittävästi muun muassa covid-19-pandemiasta ja Venäjän-pakotteista johtuen.

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

Sähkön toimittaminen laituripaikkoihin edellyttää sataman pitäjältä investointeja jakeluverkon liittymispisteeseen, infrastruktuuriin, maasähkönjakelulaitteisiin, liittymäpisteiden rakentamiseen satamassa oleville laituripaikoille, mahdollisia laiturikohtaisia sähkötiloja maasähkön jakelulaitteistoa varten, järjestelmän ylläpitoa sekä sähköyhtiölle suoritettavien maksujen maksamista. Tarvittavien investointikustannusten suuruusluokan arvioidaan Helsingin, Haminan-Kotkan ja Rauman satamien osalta olevan yhteensä noin 30–50 miljoonaa euroa. Tästä vajaa 30 prosenttia kohdistuisi konttialuksille tarjottavaan maasähkön syöttöön, vajaa viisi prosenttia ro-ro-matkustaja-aluksille tarjottavaan maasähkön syöttöön ja noin 70 prosenttia risteilyaluksille tarjottavaan maasähkön syöttöön. Merisatamien satamakohtaisia kustannuksia on kuvattu alla tarkemmin.

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

Taulukko 3. Arvio jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukaisista maasähkön syötön investoinnin tulevasta kustannuksista Suomen satamissa (miljoonaa euroa).

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

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaisten alusten kasvihuonekaasuintensiteettivaatimusten arvioidaan lisäävän satamien maasähkön syötön kysyntää. Osa satamista arvioi maasähkön syötön investointikustannusten maksavan itsensä takaisin laitteiden käytön aikana, mutta arvioissa on satama- ja alustyypikohtaista ha-

jontaa. Satamien on mahdollista hakea maasähkön syötön investointeihin erilaista EU-tukirahoitusta. Satamien arvion mukaan voimassa olevat EU-tuet kattaisivat investoinneista 20–30 prosenttia.

Ympäristö- ja ilmastovaikutukset

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

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

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

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

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtiontalouteen

Esityksessä ehdotettu maasähkönsyöttöä satamassa koskeva velvoite tuo uuden valvontatehtävän Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan ehdotettuun valvontatehtävään tulisi varata noin 0,5 henkilötyövuotta. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämän PURKKI-tietojärjestelmän päivityskustannukset olisivat arviolta 50 000 euroa vuotuisten päivityskustannusten ollessa noin 5 000 euroa. Nämä edellyttäisivät arviolta 55 000 euron pysyvää vuotuista lisäystä viraston määrärahoihin sekä 50 000 euron kertaluonteista määrärahaa Liikenne- ja viestintävirastolle.

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

4.2.4 Hongkongin yleissopimus

Taloudelliset vaikutukset (merenkulkuelinkeinolle ja purkamaille)

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

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

Yleissopimus soveltuu tiettyjä poikkeuksia lukuun ottamatta viranomaisaluksiin. Viranomaisien alusten osalta kansallisesti sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulain säännöstä, jonka mukaan lakia sovelletaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu. Rajavartiolaitoksella on kolme ja Puolustusvoimilla 12 alusta, jotka ovat kokonsa puolesta kuuluvat yleissopimuksen soveltamisalan piiriin. Puolustusvoimien alusten määrä kuitenkin muuttuu lähitulevaisuudessa merivoimien kehityshankkeiden myötä. Kun Rajavartiolaitoksen ja Puolustusvoimien alusten käyttö päättyy viranomaistoiminnassa, alukset yleensä myydään jatkokäyttöön joko kotimaassa tai toisen valtion viranomaisille. Jos aluksen bruttovetoisuus on vähintään 500 ja se myydään ulkomaille, se tulee aluskierrätysasetuksen piiriin, koska se ei tällöin ole enää koko elinkaarensa ajan käytössä valtion lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä, kuten asetuksen 2 artikla vaatii. Aluksen ostajan on tällöin haettava alukselle tarvittavat todistuskirjat. Suomessa käytössä olevat merentutkimusalukset ja jäänmurtaajat ovat kaupallisessa käytössä ja niihin sovelletaan aluskierrätysasetusta. Myös Hongkongin yleissopimus tulisi koskemaan niitä.

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

Suomessa toimii tällä hetkellä yksi aluspurkamo, joka on hyväksytty EU:n aluskierrätyslaitosten luetteloon. Kyseisen korjaustelakan aluspurkamotoiminta on hyvin vähäistä, eikä siellä ole toistaiseksi purettu EU:n aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia. Mikäli aluspurkamo aikoo purkaa Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, sen on haettava ympäristölupaan muutosta aluehallintovirastolta. Lupaa tulisi muuttaa kattamaan Hongkongin yleissopimuksen mukaisen aluskierrätysten, vaikka purkamolla olisikin EU:n aluskierrätysasetuksen mukainen lupa. Luvan käsittelystä peritään maksu aluehallintovirastojen maksuista vuonna 2024 annetun valtioneuvoston asetuksen (1171/2023) mukaisesti. Hongkongin yleissopimuksen mukaisen aluskierrätystä koskevan luvan hinta riippuisi siitä, hakeeko lupaa telakka, jolla on jo ympäristölupa ja kattaako ympäristölupa aluskierrätysten. Jos ympäristölupa kattaa aluskierrätysasetuksen mukaisen toiminnan, luvan muuttaminen maksaisi arviolta

noin 2 000–6 000 euroa. Jos lupaa hakee sellainen telakka, jonka ympäristölupa ei kata aluskierrätystä, luvan muuttaminen maksaisi arviolta noin 13 000 euroa. Yksittäisen aluksen aluskierrätysuunnitelman käsittelystä peritään noin 1000 euron maksu. On oletettavaa, ettei yleissopimuksen hyväksymisen myötä Suomeen tuoda purettavaksi suuria määriä aluksia. Jos aluksia tuodaan Suomeen purettavaksi, siitä aiheutuvat kustannukset voitaneen ottaa huomioon aluspurkamisen hinnoittelussa.

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

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

Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan toimivaltaa suorittaa Hongkongin yleissopimukseen perustuvat alusten katsastukset ja vaarallisten materiaalien luettelon todentaminen sekä katsastusten perusteella annettavien todistuskirjojen myöntäminen. Mainitut tehtävät voi suorittaa myös tehtävään valtuutettu hyväksytty luokituslaitos, ja valtaosa varustamoista hankkiikin nämä katsastukset ja asiakirjat luokituslaitoksilta, joiden kanssa niillä on sopimus. Siten näistä todistuskirjojen myöntämiseen liittyvistä tehtävistä ei arvioida aiheutuvan merkittävää lisätyötä virastolle.

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

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

Suomen liittymisellä sopimukseen ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia ympäristöviranomaisten tehtäviin. Tiedossa ei ole, että Suomeen oltaisiin lähiaikoina perustamassa uutta aluspurkamo. Mikäli Suomessa jo toimiva aluspurkamo aikoo purkaa Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, Etelä-Suomen aluehallintovirastolle tulisi käsiteltäväksi ympäristöluvan muuttamista koskevia hakemuksia. Esityksessä ehdotetaan tiettyjen tehtävien keskittämistä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Sen tulisi tehdä yhteistyötä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa aluskierrätysasetuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi. Tätä tehtävää on tähän asti hoitanut Suomen ympäristökeskus. Tehtävä ei ole tähän asti työllistänyt Suomen ympäristökeskusta. Yhteistyötä tulisi kuitenkin tehdä tilanteessa, jossa alukselle tehdään aluskierrätysuunnitelma ja aluksen seuraavia vaiheita tulisi seurata, jotta voidaan varmistaa, ettei purkukuntoinen alus päädy sellaiseen aluspurkamoon, joka ei ole EU:n hyväksytyjen laitosten listalla. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäris-

tökeskukselle esitetään myös tiettyjä tiedonantovelvollisuuksia IMOLle. Tämä tehtävä työllistäisi ELY-keskusta siinä tilanteessa, että Suomessa toimiva aluspurkamo hakee Hongkongin yleissopimuksen mukaista lupaa harjoittaa aluskierrätystä. Varsinais-Suomen ELY-keskuksen valvontatehtävät lisääntyisivät vähäisessä määrin, sillä sen tulisi tehdä Hongkongin yleissopimuksen mukaisia tarkastuksia aluspurkamolle.

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

Suomen liittymisellä sopimukseen ei arvioida olevan vaikutuksia työsuojeluviranomaisten toimintaan.

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

Ympäristövaikutukset

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

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

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

Muut vaikutukset

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

4.2.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset

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

Taloudelliset vaikutukset

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

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

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

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

Vaikutukset viranomaistoimintaan ja valtionalouteen

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

Ympäristövaikutukset

IMOn hiili-intensiteettisääntelyn tavoitteena on saavuttaa 11 prosentin hiili-intensiteettivähennys vuoteen 2026 mennessä. Suomen sitoutuminen sääntelyyn ei vaikuta tämän tavoitteen saavuttamiseen eikä Suomen sitoutumisella arvioida olevan suoria ympäristö- tai ilmastovaikutuksia.

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

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

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

Päätöslauselmalla laajennetaan jätöpäiväkirjan pitämisvelvoitteen soveltamisalaa nykyisestä vähintään 400 bruttonnin aluksista kaikkiin vähintään 100 bruttonnin aluksiin. Siten alle 400, mutta vähintään 100 bruttonnin aluksille tulisi uusi hallinnollinen tehtävä. Velvoite esitetään laajennettavan myös kotimaanliikenteen aluksiin. Yhteensä uusi velvoite tulee koskemaan 255 alusta, joista valtaosa on kotimaanliikenteessä. Suurin osa näistä aluksista on lastialuksia tai proomuja. Velvoite tulee koskemaan kansainvälisessä liikenteessä olevia suomalaisaluksia ulkomailla, joten niiden osalta Suomen sitoutumisella muutokseen ei olisi vaikutuksia.

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

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

4.2.6 Lontoon pöytäkirjan muutokset

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

4.2.7 Muut muutokset

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

Poliisin mahdollisuudella poiketa merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimuksista olisi hyvin vähäisiä vaikutuksia typen oksidipäästöjen lisääntymiseen. NO_x-tason kolme vaatimukset koskevat vain meridieselmoottoreita, joten bensakäyttöiset ulkoperämoottorit ovat vaatimusten ulkopuolella. Lisäksi MARPOL-yleissopimuksen typen oksidipäästövaatimuksia sovelletaan teholtaan vain yli 130 kilowatin moottoreihin. Näin ollen osa poliisin pienemmistä aluksista on jo lähtökohtaisesti vaatimusten ulkopuolella.

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

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

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Tiettyjen aluspäästöjen kieltäminen Suomen aluevesillä

Esitettävän rikkipesureiden pesuvesien päästökiellon valmistelun aikana on ollut esillä vaihtoehto, jossa myös suljetun kierron niin kutsuttujen ylivuotovesien päästäminen veteen kielletään Suomen aluevesillä. Ylivuotovesien päästämisen kieltäminen kohdistuisi erityisesti merkittävän osan liikennöintiajastaan Suomen aluevesillä liikennöiviin ro-ro-matkustaja-aluksiin, joille aiheutuisi tällaisesta päästökiellosta seuraavasta tarpeesta jättää ylivuotovedet satamaan ja niiden jatkokäsittelystä arviolta noin 0,8–3 miljoonan lisäys vuotuisiin aluskustannuksiin. Kun lisäksi ylivuotovesien sisältämien haitallisten aineiden määrä kaikista rikkipesureista päästettävien pesuvesien sisältämien haitallisten aineiden määrästä on aineesta riippuen vain 1/200–1/10 000 eli ylivuotovesien ympäristövaikutus on hyvin vähäinen rikkipesureiden aiheuttamaan kokonaiskuormaan verrattuna, on ne rajattu esitettävän päästökiellon ulkopuolelle.

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

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

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

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

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

Lakialoitteessa 17/2023 vp on esitetty päästökieltojen ulottamista Suomen talousvyöhykkeelle ja tätä mahdollisuutta on tarkasteltu myös osana hallitusohjelmakirjauksen toteuttamiseen liittyvää virkavalmistelua. Rantavaltioiden toimivaltaa asettaa ja valvoa kansallisia päästörajoituksia rajoittaa YK:n merioikeusyleissopimus, jonka 220 artiklassa määrätään rantavaltioiden täytäntöönpanotoimista meriympäristön suojelun ja säilyttämisen täytäntöönpanossa. Rantavaltio voi puuttua kansallisen sääntelynä vastaisiin päästöihin ulkomaiselta alukselta vain silloin, kun päästö on tapahtunut sen aluevesillä tai alus on saapunut vapaaehtoisesti rantavaltion satamaan. Siten rantavaltioilla ei ole juuri keinoja puuttua aluevesiä ulommas ulottuvien kansallisten päästökieltojen rikkomiseen muiden kuin oman lippunsa alla purjehtivien alusten osalta. Tästä syystä tässä esityksessä ei esitetä talousvyöhykkeelle ulottuvia päästökieltoja.

5.1.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen

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

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

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

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

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

5.1.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen

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

Maasähkön ja muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien kysyntää vesiliikenteessä edistää välillisesti muun muassa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset vaatimukset alusten kasvihuonekaasuintensiteetistä. Nyt esitettävän pakottavan lainsäädännön sijasta voitaisiin kansallisesti katsoa, että TEN-T-verkon satamissa yksityiset toimijat tarjoaisivat maasähköä kysynnän mukaisesti siten, että jakeluinfra-asetuksen mukaiset maasähkön syötön velvoitteet, mukaan lukien 9 artiklan mukainen vaatimus tarjota sähköä vähintään 90 prosentille tietyistä aluksista, toteutuisivat. Maasähkön syötön kysyntää on kuitenkin hankala ennakoida. Satamien maasähköinvestointien kustannukset ja hankkeiden pitkä kesto huomioiden esitettyä pidetään perusteltuna.

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

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

Valmistelussa tarkasteltiin jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklan vaatimusten sekä 7 a lukuun ehdotetun uuden 11 §:n noudattamatta jättämisestä tulevia seuraamuksia ja niiden oikeasuhtaisuutta. Seuraamuksen ja sen luonteen määrittäminen on yhteydessä teon tai laiminlyönnin moitittavuuteen ja siihen oikeushyvään, jota sääntelyllä pyritään suojaamaan. Vaihtoehtona esitetyille voitaisiin esittää jakeluinfra-asetuksen tai tämän lain noudattamatta jättämisestä määrättäväksi myös hallinnollinen seuraamusmaksu. Hallinnolliset seuraamusmaksut voidaan rinnastaa varallisuuteen eli perustuslaissa suojattuun omaisuuteen kohdistuviin rikosoikeudellisiin seuraamuksiin. Koska hallinnollinen seuraamusmaksu puuttuu perustuslaissa turvattuun perusoikeuteen, seuraamusmaksun käytön tulee olla viimesijainen vaihtoehto.

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

Näillä perusteilla oikeasuhtaiseksi seuraamukseksi 7 a lukuun ehdotetun uuden 11 §:n noudattamatta jättämisestä on katsottu voimassa olevassa merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun

15 §:ssä tarkoitettu hallintopakko sekä 16 §:ssä tarkoitettu välillinen hallintopakko eli uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka.

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

5.1.4 Hongkongin yleissopimus

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

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

5.1.5 MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutokset

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

senä voimaantulopäivänä lähes kaikkialla maailmassa. Siten kansainvälisesti liikennöivien suomalaisalusten tulee joka tapauksessa noudattaa MARPOL-yleissopimusta muualla liikennöidessä ja yleissopimuksen määräykset koskevat Suomessa vierailevia aluksia niiden lippuvaltioiden velvoittamana.

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

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

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

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Aluspäästökiellot

Rikkipesureiden pesuvesien päästökielto

International Council on Clean Transportation on selvittänyt, millaisia kansallisia tai alueellisia päästökielloita tai -rajoituksia on otettu käyttöön.⁴² Päästökielloita ja -rajoituksia on sen mukaan voimassa 45 valtiossa maailmanlaajuisesti. Monet kielloista koskevat esimerkiksi satama-alueita, kanavia tai sisävesiä, mutta osa toimista kattaa koko valtion alueen. Reilu puolet kielloista koskee satama-alueita. 86 % näistä toimista on päästökielloita. 64 % päästökielloista kohdistuu avoimessa kierrossa toimivien laitteiden pesuvesiin.

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

Käymäläjätevesien ja harmaiden vesien päästökiellot

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

Yhdysvalloissa on asetettu rajoituksia alusten harmaiden vesien päästämiseksi veteen. Rajoitukset vaihtelevat alueittain ja alustyypeittäin ja riippuen siitä, onko aluksella tankkikapasiteettia

⁴² ICCT Policy Update. Global Update on Scrubber Bans and Restrictions, 2023.

harmaiden vesien säilyttämiseen. Päästäminen on kielletty alle 1 mailin päässä rannasta ja harmaan veden syntyminen ja päästöt veteen tulisi minimoida. Lisäksi säännöt asettavat erityisvaatimuksia päästöille liittovaltiotasolla suojelluilla vesialueilla ja Suurilla järvillä. Alaskassa on osavaltion omaa sääntelyä, joka on liittovaltiotason sääntelyä tiukempaa.

5.2.2 Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen täydentäminen

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

5.2.3 Jakeluinfra-asetuksen täydentäminen

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

5.2.4 Hongkongin yleissopimus

Hongkongin yleissopimuksen on hyväksynyt yhteensä 12 Euroopan talousalueeseen kuuluvaa maata, muun muassa Viro, Tanska, Norja ja Saksa.

Näistä kaksi valtiota on ilmoittanut, että aluskierrätyslaitosten hyväksyntään sovelletaan hiltajaisia hyväksyntää. Kahdeksassa näistä valtioista edellytetään aluskierrätyslaitosten nimenomaista hyväksyntää.

5.2.5 MARPOL-yleissopimuksen muutokset

Muut IMO:n jäsenvaltiot hyväksyvät lähes poikkeuksetta kaikki MARPOL-yleissopimuksen muutokset. Riippuen kunkin jäsenvaltion oikeusjärjestelmästä hyväksyminen voi tapahtua ilman erillistä hyväksymismenettelyä, toisin kuin Suomessa, missä muutokset hyväksyy tilanteesta riippuen joko tasavallan presidentti tai valtioneuvosto. Joissain jäsenvaltioissa muutokset tulevat voimaan ilman erillisiä voimaansaattamistoimia tai sääntelyn nimenomaista omaksumista osaksi kyseisen valtion oikeusjärjestelmää (monistinen oikeusjärjestelmä). Joissain valtioissa muutokset tulee saattaa erikseen voimaan, mutta niihin sovelletaan verrattain kevyttä menettelyä. Esimerkiksi Ruotsissa MARPOL-yleissopimuksen muutokset saatetaan voimaan toimivaltaisen viraston määräyksellä.

Päätöslauselmilla MEPC.328(76), MEPC.330(76) ja MEPC.360(79) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen muutokset on katsottu hyväksytyiksi kaikkien muiden sopimuspuolten paitsi Suomen osalta. Päätöslauselmilla MEPC.328(76) ja MEPC.330(76) tehdyt muutokset ovat tulleet voimaan kaikkien muiden sopimuspuolten osalta 1.11.2022. Päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdyt muutokset tulevat voimaan 1.5.2024.

6 Lausuntopalaute

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi pyydettiin sidosryhmiltä lausuntoja xx.4.–xx.6.2023. Lausuntoja pyydettiin valtioneuvoston kanslialta, ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, sosiaali- ja terveysministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Ahvenanmaan maakuntahallitukselta, aluehallintovirastoilta, alueellisilta elinkeino-, liikenne- ja ympä-

ristökeskuksilta, Liikenne- ja viestintävirastolta, Poliisihallitukselta, Puolustusvoimilta, Oikeusrekisterikeskukselta, Rajavartiolaitokselta, Suomen ympäristökeskukselta, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta, Työterveyslaitokselta, Väylävirastolta, Alfons Håkans Oy Ab:ltä, Arctia Oy:ltä, Baltic Sea Action Groupilta, Bioenergia ry:ltä, Business Finlandilta, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Energiateollisuus ry:ltä, Gasum Oy:ltä, John Nurmisen Säätiöltä, Lämpöpuisto Oy:ltä, Merimieseläkekassalta, Merimiespalvelutoimistolta, Meriteollisuus ry:ltä, Neste Oyj:ltä, Pidä saaristo siistinä ry:ltä, Satamaoperaattorit ry:ltä, St1 Nordic Oy:ltä, Suomen Bio-kierto ja Biokaasu ry:ltä, Suomen luonnonsuojeluliitolta, Suomen purjehdus ja veneily ry:ltä, Suomen satamat ry:ltä, Suomen varustamot ry:ltä, Oy Teboil Ab:ltä, Teknologiateollisuus ry:ltä, Turun korjaustelakka Oy:ltä ja WWF Suomelta. Lausuntopyyntö julkaistiin lausuntopalvelu.fi-sivustolla, jonka kautta kuka tahansa voi antaa esitysluonnoksesta lausunnon.

[Annetuissa lausunnoissa...]

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

7.1 Hongkongin yleissopimus

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

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

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

EU:n aluskierrätysasetuksen 3 artiklassa on pääosin vastaavat määritelmät, mutta aluskierrätysasetuksessa ei ole määritetty Hongkongin yleissopimusta, järjestöä, pääsihteeriä eikä komiteaa.

Aluskierrätysasetuksen hallinnon ja aluskierrätysyrityksen määritelmät poikkeavat yleissopimuksen määritelmistä. Asetuksessa hallinto tarkoittaa viranomaista, jonka jäsenvaltio on nimennyt vastaamaan aluksiin liittyviin tehtäviin, kun sopimuksessa hallinnolla tarkoitetaan sen valtion hallitusta, jonka lipun alla alus purjehtii.

Merenkulun kansallisessa lainsäädännössä on säädetty kunkin lain kannalta tarpeelliset määritelmät ja määritelmät kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 §:ään, alusturvallisuuden valvontalain 2 §:ään ja alusturvallisuuslain 2 §:ään ehdotetaan lisättäväksi Hongkongin yleissopimuksen määritelmä. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädettäisiin viranomaisesta, joka vastaa yleissopimuksen mukaisista hallinnon tehtävistä. Toimivaltaisesta viranomaisesta säädettäisiin jätelaissa.

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

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

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

Artiklan 4 kohdan mukaista valvontaa suoritetaan satamavaltiotarkastuksissa. Alusturvallisuuden valvontalain 11 §:n mukaan sellaisen aluksen tarkastuksessa, jonka lippuvaltio ei ole sitoutunut johonkin tiettyyn kansainväliseen yleissopimukseen, eikä aluksella tästä syystä ole tarvittavia asiakirjoja, tutkitaan, että alus ei alusturvallisuuden osalta olennaisessa määrin poikkea niistä vaatimuksista, jotka vastaavan kokoisen ja vastaavaan liikenteeseen käytettävän suomalaisen aluksen on täytettävä.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jos alus pysäytetään tai sen käyttöä rajoitetaan, on päätöksestä ilmoitettava lain 14 §:n 3 momentin nojalla aluksen lippuvaltion hallinnolle. Alusturvallisuuden valvontalain säännöksiä sovelletaan myös Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin.

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

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

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

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

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

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

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

Artiklan 3 kohdan mukaan seuraamusten on oltava riittävän ankaria.

EU:n aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa velvoitetaan jäsenvaltiot säätämään määräysten rikkominen rangaistavaksi. Aluskierrätysasetuksen velvoitteiden rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulaissa, alusturvallisuuslaissa, jätelaissa ja rikoslain 48 luvussa. Vaarallisten materiaalien asentaminen tai niiden käyttäminen uusissa aluksissa on Suomessa jo kielletty aluskierrätysasetuksen nojalla. Vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen rikkominen on rangaistavaa merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 5 momentin mukaan. Luettelon pitämisen laiminlyönti koskee niin suomalaista kuin ulkomaista alusta. Lisäksi jätelain 147 §:n 1 momentin 24 kohdan mukaan on rangaistavaa rikkoa aluskierrätysasetuksen 7 artiklassa säädettyä velvollisuutta laatia alukselle aluskierrätys-suunnitelma. Kyseisiin säännöksiin ehdotetaan lisättäväksi vastaavat rangaistussäännökset Hongkongin yleissopimuksen mukaisten aluksen purkamiseen liittyvien, vaarallisten materiaalien luetteloon ja todistuskirjoihin liittyvien velvoitteiden rikkomisesta. Ei ole kuitenkaan tarpeen säätää rangaistavaksi sitä, että alus ei noudata Hongkongin yleissopimuksen mukaista kielltoa tai rajoitusta asentaa vaarallisia materiaaleja aluksiin, koska tämä on aluskierrätysasetuksen nojalla jo kiellettyä ja säädetty merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 1 momentin 10 b kohdan mukaisesti rangaistavaksi. Rikoslain 48 luvun 1 §:n 7 kohdan mukaan aluskierrätysasetuksen rikkomisesta voidaan tuomita sakkoa ja enintään kahden vuoden vankeusrangaistus, jos asetuksen 5 artiklassa tarkoitettu vaarallisten materiaalien luettelo ei ole ajan tasalla silloin, kun alus toimitetaan aluspurkamioon, tai jos alus siirretään purettavaksi muualle kuin asetuksen 16 artiklassa tarkoitettussa eurooppalaisessa luettelossa mainittuun aluspurkamioon. Rangaistus voidaan tällöin määrätä, jos teko on tehty tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta ja on omiaan aiheuttamaan ympäristön pilaantumista, muuta vastaavaa ympäristön haitallista muuttumista tai roskaantumista taikka vaaraa terveydelle. Vastaavaa rangaistusta ei ole tarpeen säätää Hongkongin yleissopimuksen nojalla, koska kyseinen teko on jo kielletty aluskierrätysasetuksen nojalla mainitun rikoslain pykälän mukaisesti. Aluskierrätyslaitoksen mahdollinen lainvastainen tai lupaehtojen vastainen toiminta tai toiminta ilman lupaa voivat tulla rangaistavaksi myös rikoslain 48 luvun 1–4 §:n nojalla.

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

Sääntö kuuluu kokonaisuudessaan lainsäädännön alaan.

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

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

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

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

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

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

15 artikla. *Suhteet kansainväliseen oikeuteen ja muihin kansainvälisiin sopimuksiin.* Artiklan mukaan yleissopimuksen määräykset eivät millään tavoin rajoita millekään valtiolle vuonna

1982 tehdyn Yhdistyneiden kansakuntien merioikeusyleissopimuksen tai kansainvälisen merioikeuden vakiintuneiden säännösten nojalla kuuluvia oikeuksia ja velvollisuuksia. Lisäksi määrätään siitä, että yleissopimuksen määräykset eivät rajoita sopimuspuolille muiden asiaankuuluvien ja voimassa olevien kansainvälisten sopimusten nojalla kuuluvia oikeuksia ja velvollisuuksia. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

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

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

Yleissopimuksen voimaantulon ehdot täyttyivät 26.6.2023, joten se tulee voimaan 26.6.2025.

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

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

20 artikla. *Tallettaja.* Artiklan mukaan yleissopimus talletetaan IMO:n pääsihteerin huostaan, joka toimittaa siitä oikeaksi todistetut jäljennökset kaikille yleissopimuksen allekirjoittaneille tai siihen liittyneille valtioille. Artiklan 2 kohdassa on lueteltu muita pääsihteerille kuuluvia tallettamiseen liittyviä tehtäviä. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

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

LIITE – ALUSTEN TURVALLISTA JA YMPÄRISTÖN KANNALTA ASIANMUKAISTA KIERRÄTYSTÄ KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Yleissopimuksen liitteessä on aineelliset määräykset aluksia ja aluskierrätyslaitoksia koskevista vaatimuksista. Liite on olennainen osa yleissopimusta. Siinä on neljä lukua, jotka sisältävät yleiset määräykset, aluksia koskevat vaatimukset, aluskierrätyslaitoksia koskevat vaatimukset sekä

raportointivaatimukset. Luku 2 on edelleen jaettu kolmeen osaan. A osa sisältää alusten suunnittelua, rakentamista, toimintaa ja ylläpitoa koskevat vaatimukset. B osassa määrätään valmistautumisesta aluskierrätykseen ja C osa sisältää määräykset alusten katsastuksista, todistuskirjoista ja niiden voimassaolosta. Lisäksi aineelliset määräykset sisältävän liitteen lisäyksenä on sitä täydentäviä asiakirjapohjia.

1 LUKU – YLEISET MÄÄRÄYKSET

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

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

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

Määritelmät kuuluvat lainsäädännön alaan.

2 sääntö. *Yleinen sovellettavuus.* Säännön mukaan alukset on suunniteltava, rakennettava ja katsastettava ja niille on annettava todistuskirjat, minkä lisäksi alusten tulee toimia ja ne tulee purkaa liitteen määräysten mukaisesti, jollei yleissopimuksessa muuta määrätä. Aluskierrätysasetuksen yksittäisissä artikloissa on ilmaistu vastaava säännön sisältö. Asetuksen 4 artiklassa kielletään vaarallisten materiaalien asentaminen aluksiin, 8 artikla koskee katsastamista ja 9 artikla todistuskirjoja. Asetuksen 6 artiklassa on aluksen purkamista koskeva velvoite. Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Koska Suomessa jo noudatetaan EU:n aluskierrätysasetusta, jossa on tietyiltä osin tiukemmat säännökset kuin Hongkongin yleissopimuksessa, sääntö ei kuitenkaan edellytä lainsäädäntömuutoksia.

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

2 LUKU – ALUKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

A osa – Aluksen suunnittelu, rakentaminen, toiminta ja ylläpito

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

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

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

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

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

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

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

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

6 sääntö. *Menettely muutosten ehdottamiseksi 1 ja 2 lisäyksiin.* Säännössä määrätään menettelystä 1 ja 2 lisäysten muuttamiseksi. Ehdotetut muutokset käsitellään merellisen ympäristön

suojelukomiteassa, joka perustaa teknisen ryhmän tarkastelemaan ehdotuksia. Säännössä määritellään muun muassa mitä teknisen ryhmän tarkastelee, ja raportoinnista, jonka perusteella komitea päättää, muutetaanko liitteitä. Sääntö ei kuulu lainsäädännön alaan.

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

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

B osa – Valmistautuminen aluskierrätykseen

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

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

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

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

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

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

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

Aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa on pääosin vastaavat säännökset kuin liitteen 8 säännössä. Mainittu 6 artikla koskee kuitenkin vain EU:n jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia. Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a lukuun ehdotetaan lisättäväksi aluksia ja aluksen omistajaa

koskevat vaatimukset, jos Suomeen aiotaan tuoda purettavaksi muun valtion kuin Euroopan unionin jäsenvaltion lipun alla purjehtiva alus.

Sääntö kuuluu kokonaisuudessaan lainsäädännön alaan.

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

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

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

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

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

Aluskierrätys suunnitelman hyväksymisestä säädetään jätelain 108 a §:n 2 momentissa. Sen mukaan aluskierrätys suunnitelman hyväksymisestä on tehtävä kirjallinen päätös. Suunnitelman käsitteilyn määräajoista ei ole annettu erillisiä säännöksiä. Pykälään olisi tehtävä yleissopimuksen liitteen 9 säännöstä johtuvat tarpeelliset muutokset. Lisäksi jätelakiin esitetään lisättäväksi uusi 108 b §, jossa säädettäisiin velvollisuudesta laatia yleissopimuksen mukainen aluskierrätys suunnitelma ja sen käännettämisestä.

Sääntö kuuluu kokonaisuudessaan lainsäädännön alaan.

C osa – Katsastukset ja todistuskirjojen antaminen

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

Lisäkatsastus tehdään aluksen omistajan pyynnöstä. Lisäkatsastuksessa varmistetaan, että kaikki muutokset on tehty niin, että alus on edelleen tämän yleissopimuksen vaatimusten mukainen, ja että luettelon I osaa muutetaan tarpeen mukaan. Loppukatsastus tehdään alukselle ennen sen poistamista käytöstä ja ennen kuin aluksen purkaminen aloitetaan. Loppukatsastuksessa todennetaan muun muassa, että vaarallisten materiaalien luettelo on yleissopimuksen vaatimusten mukainen, että aluskierrätys suunnitelman tiedot vastaavat vaarallisten materiaalien luettelossa esiintyviä tietoja ja että aluskierrätyslaitoksella, jossa alus puretaan, on voimassa oleva lupa.

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

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

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

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

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

Säännön 4 kohdan mukaan hallinnon on varmistettava, että katsastus on kattava ja tehokas. Aluskierrätysasetuksessa ei ole vastaavaa määräystä. Alusturvallisuuslain 36 § edellyttää, että Liikenne- ja viestintävirasto toimii yhteistyössä valtuuttamansa hyväksytyyn luokituslaitoksen kanssa luokituslaitoksen sääntöjen laatimisessa ja menettelytapojen käyttöönottamisessa sekä neuvottelee sen kanssa yhdenmukaisen tulkinnan saavuttamiseksi kansainvälisistä sopimuksista.

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

Sääntö kuuluu 5 kohtaa lukuun ottamatta lainsäädännön alaan.

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

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

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

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

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

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

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

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

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan.

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

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

Sääntö ei kuulu lainsäädännön alaan.

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

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

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

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

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

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 1 a §:ään ehdotetaan säännöstä Hongkongin yleissopimuksen mukaisten todistuskirjojen voimassaolon pituudesta. Alusturvallisuuslain 57 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi todistusten voimassaolosta ja voimassaolon jatkamisesta.

LUKU 3 – ALUSKIERRÄTYSLAITOKSIA KOSKEVAT VAATIMUKSET

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

Säännön 3 kohdassa edellytetään jokaisen sopimuspuolen perustavan mekanismin sen varmistamiseksi, että aluskierrätyslaitokset noudattavat yleissopimuksen liitteen 3 luvun vaatimuksia, joihin kuuluu tarkastusta, seurantaa ja täytäntöönpanoa koskevien määräysten laadinta ja tehokas toteuttaminen, mukaan lukien pääsy- ja näyttöoikeudet. Tällainen mekanismi voi sisältää auditoinnin, jonka suorittaa toimivaltainen viranomainen tai viranomaiset tai sopimuspuolen hyväksymä luokituslaitos ottaen huomioon IMO:n kehittämät ohjeistukset. Näiden auditoitien tulokset tulisi antaa IMO:lle tiedoksi.

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

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

Jätelain 108 a §:ssä säädetään viranomaisten tehtävistä aluskierrätysasetuksen toimeenpanossa. Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 11 alakohdassa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on se aluehallintovirasto, joka myöntää aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisen luvan. Mainitun pykälän mukaan Suomen ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto toimivat yhteistyössä aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa tarkoitetun aluskierrätysasetuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi. Suomen ympäristökeskus seuraa aluskierrätysasetuksen toimeenpanoa Suomessa ja toimii tarvittaessa asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi aluskierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen.

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

Ympäristönsuojelulain 168 §:n mukaan ympäristönsuojelulain nojalla luvan saanut toiminta tulee tarkastaa säännöllisesti määräaikaistarkastuksin. Tarkastus on ympäristönsuojelulain 169 §:n nojalla tehtävä myös onnettomuus-, haitta- tai rikkomustilanteessa, jos on aihetta olettaa, että toiminnasta aiheutuu terveyshaittaa tai merkittävää muuta ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa. Ympäristönsuojelulain 172 §:n mukaisesti valvonta- ja lupaviranomaisilla on laajat tiedonsaanti- ja tarkastusoikeudet. Viranomaisilla on oikeus tehtävänsä suorittamiseksi mm. saada tarpeellisia tietoja viranomaisilta ja toiminnanharjoittajalta, suorittaa mittauksia ja ottaa näyt-

teitä, päästä paikkaan, jossa toimintaa harjoitetaan, tarkkailla toimintaa sekä sen päästöjä ja ympäristövaikutuksia sekä tehdä tarkastuksia edellä mainittuja keinoja käyttäen. Valvontaan ei sisälly nimenomaisia vaatimuksia auditoinnista. Ympäristönsuojelulain valvontasäännökset kattavat 15 säännön vaatimukset. Varsinais-Suomen ELY-keskus on tarkoitus ilmoittaa IMO:lle 4 kohdan mukaisesti yhteyspisteeksi siihen saakka, kunnes uusi virasto aloittaa.

Työsuojeluviranomainen valvoo aluspurkamon osalta työsuojelua koskevien säännösten noudattamista siten kuin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annettussa laissa (44/2006) säädetään.

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan, mutta ei edellytä lainsäädäntötoimia.

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

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

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

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

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

Ympäristönsuojelulain mukaisesti aluskierrätyslaitoksen lupa-asiassa toimivaltainen lupaviranomainen on valtion lupaviranomainen (aluehallintovirasto). Aluskierrätyslaitoksen lupa-asia käsitellään ympäristönsuojelulaissa tarkoitettuna ympäristölupa-asiana. Ympäristönsuojelulaissa aluskierrätyslaitoksesta käytetään nimikettä aluspurkamo. Alusten purkamista koskevista erityissäännöksistä säädetään ympäristönsuojelulain 221 a §:ssä, jonka mukaan lupa-asian käsittelyssä on otettava huomioon aluskierrätysasetuksen 13 artiklassa säädetty ympäristönsuojeluun liittyvät vaatimukset. Tämän ohella luvan myöntäminen edellyttää, että työsuojeluviranomainen katsoo lausunnossaan, että aluspurkamo täyttää aluskierrätysasetuksen työsuojelua koskevat vaatimukset ja puoltaa luvan myöntämistä. Aluskierrätystä koskeva lupa on peruutettava, kun työsuojeluviranomainen katsoo, että asetuksen työsuojelua koskevat vaatimukset eivät enää täyty. Lisäksi voimassa ovat ympäristönsuojelulain 93 §:ssä säädetty luvan peruuttamista koskevat säännökset.

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

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

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

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

Aluskierrätysasetuksen vaatimuksia noudatetaan sellaisenaan aluskierrätyslaitoksen toimintaa koskevissa vaatimuksissa, joten säännön perusteella ei ole tarvetta antaa kansallisia säännöksiä. Työturvallisuuslainsäädäntö ohjaa turvalliseen työn tekemiseen. Työturvallisuuslaissa (738/2002), joka on työturvallisuutta sääntelevä yleislaki, säädetään esimerkiksi työnantajan yleisestä huolehtimisvelvollisuudesta, työn vaarojen selvittämisestä ja arvioinnista, erityistä

vaaraa aiheuttavasta työstä, työympäristön ja työn suunnittelusta, työntekijälle annettavasta opetuksesta ja ohjauksesta sekä henkilönsuojainten käytöstä. Työturvallisuuslain 8 §:n mukaan työnantajan yleiseen huolehtimisvelvollisuuteen kuuluu 1) vaara- ja haittatekijöiden syntyminen estäminen, 2) vaara- ja haittatekijöiden poistaminen tai, jos tämä ei ole mahdollista, niiden korvaaminen vähemmän vaarallisilla tai vähemmän haitallisilla, 3) yleisesti vaikuttavien työsuojelutoimenpiteiden toteuttaminen ennen yksilöllisiä ja 4) tekniikan ja muiden käytettävissä olevien keinojen kehittymisen huomioon ottaminen.

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

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

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

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

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

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

(45 §). Myös esimerkiksi räjähdyskelpoisten ilmaseosten työntekijöille aiheuttaman vaaran torjunnasta annettu valtioneuvoston asetus (576/2003) täydentää tätä sääntelyä.

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

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

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

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

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

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

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

Työnantajan on oltava tietoinen työpaikan haitta- ja vaaratekijöistä, jotta hän voi huolehtia työn turvallisuudesta työturvallisuuslain edellyttämällä tavalla. Työturvallisuuslaissa säädetään työnantajan velvollisuudesta työn vaarojen selvittämiseen ja arviointiin (10 §). Työnantajan on annettava työntekijälle riittävät tiedot työpaikan haitta- ja vaaratekijöistä sekä huolehdittava siitä, että työntekijä perehdytetään riittävästi muun muassa turvallisiin työtapoihin (14 §). Työturvallisuuslaissa on perussäännökset koskien opetusta ja ohjausta sekä perehdyttämistä, jota työnantajan on annettava työntekijälle (14 §) sekä tiedoista, jotka työntekijöille on annettava esimerkiksi vaarallisista aineista (38 §). Lisäksi valtioneuvoston asetuksilla on annettu useita yksityiskohtaisempia säännöksiä vaarojen selvittämisestä ja arvioinnista sekä työntekijälle annettavasta opetuksesta ja ohjeistuksesta. Tällaista pitkälti EU:n erityisdirektiiveihin pohjautuvaa sääntelyä on esimerkiksi kemiallisista tekijöistä työssä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (715/2001), lisääntymisterveydelle työssä vaaraa aiheuttavista tekijöistä ja vaaran torjunnasta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (603/2015) sekä työhön liittyvän syöpävaaran torjunnasta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1267/2019), jossa on erikseen säännökset esimerkiksi odottamattomasta altistumisesta (10 §) sekä ennakoitavissa olevasta altistumisesta (11 §).

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

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

Sääntö vastaa aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 1 kohdan h alakohtaa. Lisäksi sääntöä tukee kansallisesti ympäristönsuojelulaissa tarkoitettua ennalta varautumista sekä toimintaa onnettomuus- ja poikkeustilanteissa koskevat säännökset sekä työturvallisuuslakiin ja työpaikkojen turvallisuus- ja terveysvaatimuksista annettuun valtioneuvoston asetukseen (577/2003) sisältyvät hätätilanteita koskevat säännökset.

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

22 sääntö. *Työntekijöiden turvallisuus ja koulutus.* Säännön 1 kohdan mukaisesti luvan saanut aluskierrätyslaitos veloitetaan huolehtimaan työntekijöiden turvallisuudesta varmistamalla

muun muassa 1) kaikkiin aluskierrätystoimintoihin tarvittavien henkilökohtaisten suojavarusteiden ja -vaatteiden saatavuus, ylläpito ja käyttö, 2) että tarjolla on koulutusohjelmia, jotta työntekijät voivat suorittaa turvallisesti kaikki heille tehtäväksi annetut aluskierrätystoiminnot ja 3) että kaikki aluskierrätyslaitoksen työntekijät ovat saaneet asianmukaisen koulutuksen ja perehdytyksen ennen minkään aluskierrätystoiminnon suorittamista.

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

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

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

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

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

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

Aluskierrätysasetuksen 13 artiklan 1 kohdan j alakohdan mukaisesti aluskierrätyslaitoksen on pidettävä kirjaa vaaratilanteista, onnettomuuksista, ammattitaudeista ja kroonisista vaikutuk-

sista, ja raportoitava toimivaltaisten viranomaistensa pyynnöstä kaikista vaaratilanteista, onnettomuuksista, ammattitaudeista ja kroonisista vaikutuksista, jotka aiheuttavat tai voivat aiheuttaa riskejä työntekijöiden turvallisuudelle, ihmisten terveydelle ja ympäristölle. Siten sääntö kuuluu unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

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

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

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

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

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

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

LUKU 4 – RAPORTOINTIVAATIMUKSET

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

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

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

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

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

25 sääntö. *Raportointi loppuunsaattamisen yhteydessä.* Säännön mukaan aluskierrätyslaitos antaa kierrätyksen loppuunsaattamisilmoituksen ja raportoi siitä vastaavalle toimivaltaiselle viranomaiselle, kun aluksen osittainen tai täydellinen kierrätys on saatettu loppuun yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti. Säännössä määrätään raportin mallista. Toimivaltaisen viranomaisen on lähetettävä ilmoituksen kopio hallinnolle, joka on myöntänyt alukselle kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan. Ilmoitus annetaan 14 päivän kuluessa siitä päivämäärästä, jolloin osittainen tai täydellinen aluskierrätys saatettiin loppuun aluskierrätysuunitelman mukaisesti, ja sen on sisällettävä raportti mahdollisista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, jotka ovat aiheuttaneet haittaa ihmisten terveydelle ja/tai ympäristölle.

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

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Jätelain uuteen 108 c §:ään lisättäisiin tarvittavat säännökset loppuunsaattamisilmoituksen toimittamisesta toimivaltaiselle viranomaiselle, jonka tulisi toimittaa kopio ilmoituksesta hallinnolle.

LISÄYKSET

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

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

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

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

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

Lisäyksessä 5 määrätään aluskierrätyslaitoksille myönnettävän luvan mallista. Mainitusta luvasta määrätään 8 säännön 1 kohdan 2 alakohdassa. Mallin mukaan lupa-asiakirjan tulee sisältää tiedot aluskierrätyslaitoksesta, luvan myöntäneestä tahosta ja luvan voimassaolosta. Malli sisältää myös täydennysosan, joka sisältää luvan aluskierrätyksen suorittamiseen turvallista ja ym-

päristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskevan vuoden 2009 Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen mukaisesti. Kyse on asiakirjasta, joka tulee liittää aluskierrätyslaitokselle myönnettävään lupaan. Se sisältää perustiedot Hongkongin yleissopimuksen sovellettavista säännöistä ja aluskierrätyslaitoskohtaiset tiedot kierrätettävien alusten enimmäiskoosta ja kierrätettävistä vaarallisista aineista. Aluskierrätysasetuksen 14 artiklassa säädetään luvan myöntämisestä jäsenvaltioissa sijaitsevalle aluskierrätyslaitokselle. Lisäys 5 unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

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

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

7.2 MARPOL-yleissopimuksen muutokset

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

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

Alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemisestä säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvussa, johon on sisällytetty keskeisimmät MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännöt. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvussa säädetään alusten energiatehokkuudesta. Unioni on antanut lainsäädäntöä alusten

rikkipäästöjen vähentämisestä⁴³ ja valvonnasta sekä alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä⁴⁴, mukaan lukien meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta⁴⁵. Toimivallan jakautumista on kuvattu alla niiden sääntöjen osalta, joiden määräyksiin liittyvistä asioista unioni on antanut lainsäädäntöä.

1 LUKU. YLEISTÄ.

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

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

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

3 sääntö. *Poikkeukset ja vapautukset.* Säännössä kuvataan poikkeustilanteet, joissa tämän liitteen sääntöjä ei sovelleta. Poikkeustilanteet liittyvät aluksen turvallisuuden takaamiseen ja pelastustoiminnan mahdollistamiseen sekä mahdollisiin aluksella sattuviin tahattomiin vaurioihin tai laiterikkoihin liittyviin päästöihin. Säännössä kuvataan myös ne poikkeustilanteet, joissa alukselle voidaan myöntää tietyin rajoittein tilapäinen vapautus päästörajoitteista esimerkiksi tutkimustyön tai merenpohjan mineraaleihin liittyvän hyödyntämisen tai tutkimustyön vuoksi. Uutena määräyksenä 3 sääntöön lisätään uusi 4 kohta siitä, että hallinto voi vapauttaa miehittämättömät ei-itseliikkuvat proomut VI liitteen katsastusvelvoitteista miehittämättömille ei-itseliikkuville proomuille tarkoitettulla ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevalla kansainvälisellä vapautustodistuksella.

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

4 sääntö. *Vastaavuudet.* Sopimuspuolen hallinto voi sallia alukselle samanarvoisuusperiaatetta noudattaen vaihtoehtoisen menettelyn, joka on päästöjen vähentämisen kannalta vähintään yhtä tehokas kuin tässä liitteessä vaadittu, alusten typen oksidipäästöjen rajoittamista koskevassa 13 säännössä ja rikin oksidipäästöjen rajoittamista koskevassa 14 säännössä esitetyt vaatimukset mukaan luettuina. Vaihtoehtoinen menettely voi tarkoittaa laivalle asennettavaa varustetta, ma-

⁴³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/802 tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä (jäljempänä *rikkidirektiivi*).

⁴⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta sekä asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä.

⁴⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757 meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta.

teriaalia, laitetta tai kojetta taikka muuta menettelyä, vaihtoehtoista polttoainetta tai noudattamismenetelmää ja se tulee ilmoittaa järjestölle, joka jakaa tiedot sopimuspuolille mahdollisia toimenpiteitä varten. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

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

2 LUKU. KATSASTUS, TODISTUKSET JA VALVONTA.

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

Kohdan 4 johdantotekstiin on lisätty viittaus päätöslauselmaan MEPC.309(73) ja kiertokirjeseen MEPC.1/Circ.855/Rev.2, joilla on annettu energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin määrittystä, katsastusta ja todistuskirjoja koskevat ohjeet. 4 kohtaan on lisäksi lisätty uudet 6, 7 ja 8 alakohdat. 6 alakohta koskee 28 säännön alaisten alusten SEEMP-suunnitelman mukaisuutta 26 säännön 3 kappaleen 1 kohdan mukaisesti, ja tarkoittaa suunnitelman aikatauluvaatimusta. 7 alakohta koskee aluksen saavutetun EEXI:n vaatimuksen mukaisuutta liitteen 23 ja 25 sääntöihin nojaten sekä vaatimuksen mukaisuuden tarkastusta aluksen katsastuksen yhteydessä. 8 alakohdassa vaaditaan saavutetun EEXI:n tarvittaessa suoritettava uudelleenlaskenta katsastuksen yhteydessä, mikäli alukseen on suoritettu merkittävä muutos, johon tämän liitteen 23 sääntöä sovelletaan.

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

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

Säännön otsikkoon on lisätty maininnat polttoöljyn kulutusilmoitusta ja hiili-intensiteetti-indeksiä koskevista vaatimuksen mukaisuustodistuksista säännön 6 ja 7 kohtien päivitetyn sisällön mukaisesti. Samansisältöinen lisäys on väliotsikkoina säännössä ennen 6 ja 7 kohtia. Päivityksessä 6 kohdassa määrätään hallinnon tai sen valtuuttaman luokituslaitoksen tehtävistä saatuaan 27 säännön 3 kohdan mukaiset aluksen polttoöljyn kulutustiedot ja 28 säännön 2 kohdan mukaisen saavutetun vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteetti-indeksin (CII). Hallinnon tai luokituslaitoksen tulee määrittää aluksen operatiivinen hiili-intensiteettiluokitus ja antaa polttoöljyn kulutusilmoitus ja vaatimusten mukaisuusvakuutus viimeistään viiden kuukauden kuluessa raportointivuotta seuraavan kalenterivuoden alusta. 7 kohdan mukaan hallinto päättää sille 27

säännön 4, 5 tai 6 kappaleiden mukaisesti ilmoitettujen tietojen perusteella alukselle annettava vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta, josta hallinto on vastuussa. Viimeiseksi on lisätty kokonaan uusi 8 kohta, jossa määrätään vaatimuksenmukaisuusvakuutuksen myöntämättä jättämisestä, jos alus saa 28 säännön mukaisesti luokituksen D (kolmena perättäisenä vuotena) tai E, ellei aluksen SEEMP-suunnitelmassa ole huomioitu korjaavien toimenpiteiden suunnitelmaa, joka on tarkastettu liitteen 28 säännön 7 ja 8 kappaleiden mukaan.

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

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

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

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

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

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

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

Säännön otsikkoon sekä 12 kappaleen otsikkoon on lisätty sisältömuutoksen mukaisesti kuvaus vaatimuksenmukaisuustodistuksista koskien polttoöljyn kulutusilmoituksia sekä operatiivista

hiili-intensiteettiluokitusta. 11 kappaleen loppuun on lisätty 3 alakohta, jossa määrätään ole-massa olevan energiatehokkuustodistuksen mitätöimisestä katsastuksen kattamiin aluksen va-rusteisiin, järjestelmiin, laitteisiin, järjestelyihin tai materiaaleihin koskevien, ilman hallinnon nimenomaista hyväksyntää tehtyihin muutoksiin vedoten. 12 kappale on korvattu uudella sisäl-löllä: 6 säännön 6 kappaleen mukainen polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-in-tensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden ja sitä seuraavien viiden kuukauden ajan. Jos aluksen lippu ja/tai omistaja vaihtuvat vaatimuk-senmukaisuusvakuutus on voimassa kalenterivuoden, sitä seuraavan vuoden ja näitä seuraavien viiden kuukauden ajan. Aluksella on säilytettävä kaikki vaatimustenmukaisuusvakuutukset vä-hintään viiden vuoden ajan.

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

10 sääntö. *Satamavaltion suorittama toiminnallisten vaatimusten valvonta.* Asianmukaisesti valtuutetut viranomaiset voivat tarkastaa, onko kyseisen sopimuspuolen lainkäyttövaltaan kuu-luvassa satamassa tai avomeriterminaalissa oleva alus tämän liitteen toiminnallisten vaatimus-ten mukainen, jos on selviä perusteita epäillä, että päällikkö tai miehistö eivät tunne alusten aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä, aluksella suoritettavia olennaisia me-nettelyjä. Aluksen lähtö merelle voidaan estää, kunnes tilanne on korjattu tämän liitteen vaati-musten mukaiseksi. Missä tahansa satamavaltion tarkastuksessa voidaan tarvittaessa vahvistaa, että aluksella on voimassa oleva polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteetti-luokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus, kansainvälinen energiatehokkuustodistus-kirja ja aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma tämän yleissopimuksen 5 artiklan mu-kaisesti ja että aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma on pantu asianmukaisesti täy-täntöön.

Säännön 5 kappaletta täydennetään siten, että satamavaltion tarkastuksessa voidaan aiemmin lueteltujen asiakirjojen (kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja ja polttoöljyn kulutusil-moituksen vaatimustenmukaisuusvakuutus) vahvistaa, että aluksella on voimassa oleva poltto-aineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimuksenmu-kaisuusvakuutus, ja aluksen energiatehokkuussuunnitelma (SEEMP). Uusi kappale (6) on li-sätty käsittelemään 28 säännön mukaista SEEMP:n käyttöönottoa ja toteutusta koskevaa val-vontaa satamavaltion tarkastajan toimesta.

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

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

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

3 LUKU. ALUSTEN PÄÄSTÖJEN VALVONTAA KOSKEVAT VAATIMUKSET.

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

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

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

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

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

määritellään, ja näytteiden ottamisesta vastaa toimivaltainen viranomainen. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

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

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

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

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

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

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

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

17 sääntö. *Vastaanottolaitteistot.* Jokaisen sopimuspuolen on varmistettava, että sillä on riittävät vastaanottolaitteistot ottamaan vastaan otsonikerrosta heikentäviä aineita sekä kyseisiä aineita sisältäviä varusteita ja pakokaasujen puhdistusjäämiä. Pienet kehittyvät saarivaltiot voivat täyttää vaatimukset alueellisin järjestelyin. Sopimuspuolet voivat kysyä neuvoa järjestöltä ohjeiden ja alueellisten suunnitelmien laatimiseksi. Jos tietyllä satamalla tai terminaalilla ei ole tarvittavaa infrastruktuuria aineiden käsittelyyn, sopimuspuoli ilmoittaa asiasta järjestölle tie-

donjakoa varten. Lisäksi sopimuspuolet ilmoittavat järjestölle tilanteista, joissa vaadittuja vastaanottolaitoksia ei ole käytettävissä tai ne ovat riittämättömiä. Sääntöön ei ole tehty muutoksia päätöslauselmalla MEPC.328(76).

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

18 sääntö. *Polttoöljyn saatavuus ja laatu.* Säännön 18 mukaan sopimuspuolet edistävät polttoöljyjen saatavuutta satamissaan ja terminaaleissaan. Jos alus ei kykene noudattamaan tämän liitteen sääntöjen 14 sekä 18 asettamia polttoöljyn laatuvaatimuksia, sopimuspuolen viranomaisen voi vaatia alusta esittämään näytön pyrkimyksistä noudattaa vaatimuksia. Alusta ei tulisi pakottaa poikkeamaan matkareitiltään kohtuuttomasti vaatimustenmukaisuuden saavuttamiseksi. Polttoöljyn laadun tulee täyttää tarkat, säännössä kuvatut vaatimukset, ja aluksella on pidettävä polttoaineen luovutustodistus, jonka tietoja tarkastellaan satamaviranomaisten toimesta. Sopimuspuolet sitoutuvat ylläpitämään rekisteriä paikallisista polttoöljyn toimittajista ja ryhtymään tarvittaessa toimiin vaatimustenvastaisia toimittajia vastaan.

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

4 LUKU. KANSAINVÄLISEN MERENKULUN HIILI-INTENSITEETTIÄ KOSKEVAT SÄÄNNÖT.

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

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

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

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

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

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

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

22 sääntö. *Saavutettu energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (saavutettu EEDI).* Säännön mukaan saavutettu energiatehokkuutta mittaava suunnitteluindeksi (saavutettu EEDI) lasketaan jokaiselle uudelle alukselle, jokaiselle uudelle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos ja jokaiselle uudelle tai olemassa olevalle alukselle, johon on tehty merkittävä muutos, joka on niin mittava, että hallinto katsoo aluksen vastarakennetuksi alukseksi. Kaikkia energiatehokkuusvelvoitteita (säännöt 22–25) sovelletaan irtolastialuksiin, yhdistelmäaluksiin, konttialuksiin, risteilyaluksiin, kaasusäiliöaluksiin, yleisiin lastialuksiin, nestesäiliöaluksiin, kylmälastialuksiin, ro-ro-aluksiin, ro-ro-aluksiin, jotka kuljettavat ajoneuvoja, ro-ro-matkustaja-aluksiin ja säiliöaluksiin, siten kuin nämä on määritelty MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 2 säännön 2 kohdassa. Saavutettu EEDI on aluskohtainen ja osoittaa aluksen arvioidun suorituskyvyn energiatehokkuuden kannalta. Saavutettu EEDI on laskettava IMO:ssa laaditun ohjeistuksen mukaisesti⁴⁶ ja tarkastettava. Hallinto tai luokituslaitos ilmoittaa järjestölle aluksen osalta vaaditun ja saavutetun EEDIn arvot aluksen katsastus- tai valmistusajankohtaan sidotusti. Tämä sääntö on ollut aiemmassa versiossa 20 sääntö. Sääntöön ei ole tehty muita muutoksia kuin säännön numeron päivitys.

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

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

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

⁴⁶ Uusiin aluksiin sovellettavaa saavutetun energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin (EEDI) laskentamenetelmästä annettu ohjeistus, joka on annettu IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.308(73) ja muutettu päätöslauselmilla MEPC.322(74) ja MEPC.332(76).

24 sääntö. *Vaadittu EEDI.* Säännössä määrätään alukselta edellytettävästä vaaditusta EEDIstä. Sääntö soveltuu samoihin aluksiin kuin 22 sääntö. Säännössä esitettyjen taulukoiden perusteella ja saavutetun EEDI-arvon avulla lasketaan vaadittu EEDI. Jos alus voi rakenteensa perusteella kuulua useampaan kuin yhteen säännön 2 taulukossa määriteltyyn alustyyppiin, aluksen vaadittu EEDI on tiukin (alhaisin) vaadittu EEDI. Säännön mukaan alukselle asennettu koneteho ei saa olla missään säännön soveltamisalaan kuuluvassa aluksessa pienempi kuin aluksen kuljettamiseen epäsuotuisissa olosuhteissa tarvittava koneteho. Tämä sääntö on ollut aiemmassa versiossa 21 sääntö. Päätöslauselmalla MEPC.328(76) ei ole tehty sääntöön muita muutoksia kuin päivitetty sen numero.

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

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

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

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

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

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

Sääntö kuuluu lainsäädännön alaan. Aluksen polttoaineen kulutusta koskevaan tiedonkeruujärjestelmään toimitettavista tiedoista säädetään merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 2 b §:ssä. Säännön sisältö kuuluu MRV-asetuksen vuoksi unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

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

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

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

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

5 LUKU. TÄMÄN LIITTEEN MÄÄRÄYSTEN NOUDATTAMISEN VARMISTAMINEN.

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

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

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

LISÄYKSET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XI lisäys. *Miehittämättömiä ei-itseliikkuvia proomuja koskevan vapautuskirjan malli (8 säännön 4 kappale).* Tämä on kokonaan uusi asiakirjam

7.2.2 Miehitämättömien ei-itseliikkuvien proomujen vapauttaminen tietyistä MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteiden katsastus- ja todistusvaatimuksista (pätöslauselma MEPC.330(76))

MARPOL-yleissopimuksen I liite

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

Miehitämättömistä ei-itseliikkuvista proomuista ei ole annettu kansallista tai unionin lainsäädäntöä, mutta niihin soveltuvat monet merenkulun ympäristösäännökset.

3 sääntö. *Poikkeukset ja vapautukset.* 3 sääntöön lisätään uusi kappale siitä, että hallinto voi vapauttaa miehitämättömät ei-itseliikkuvat proomut I liitteen katsastusvelvoitteista miehitämättömille ei-itseliikkuville proomuille tarkoitetulla öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan vapautuskirjalla.

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

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

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

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

9 sääntö. *Vapautuskirjan malli.* Sääntöön lisätään uusi kappale miehittämättömille ei-itseliikkuville proomuille tarkoitetusta ilman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisestä vapautuskirjasta ja sen kieliversioista.

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

IV lisäys. *Miehittämättömien ei-itseliikkuvien proomujen vapautuskirjan malli.* Yleissopimuksen I liitteeseen lisätään uusi IV lisäys, jolla annetaan miehittämättömille ei-itseliikkuville proomuille tarkoitetun öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan vapautuskirjan malli.

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

MARPOL-yleissopimuksen IV liite

1 sääntö. *Määritelmät.* Muutoksella lisätään IV liitteen määritelmäsääntöön uusi 16 kappale, jolla määritellään miehittämättömän ei-itseliikkuva proomu.

3 sääntö. *Poikkeukset.* 3 sääntöön lisätään uusi kappale siitä, että hallinto voi vapauttaa miehittämättömät ei-itseliikkuvat proomut I liitteen katsastusvelvoitteista miehittämättömille ei-itseliikkuville proomuille tarkoitetulla öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan vapautuskirjalla.

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

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

7 sääntö. *Vapautuskirjan malli.* Sääntöön lisätään uusi kappale miehittämättömille ei-itseliikkuville proomuille tarkoitetusta käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevasta kansainvälisestä vapautuskirjasta ja sen kieliversioista.

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

II lisäys. Miehittämättömien ei-itseliikkuvien proomujen vapautuskirjan malli. Yleissopimuksen I liitteeseen lisätään uusi IV lisäys, jolla annetaan miehittämättömille ei-itseliikkuville proomuille tarkoitetun käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen todistuskirjan vapautuskirjan malli.

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

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

MARPOL-yleissopimuksen V liite

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

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

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

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

7.3 Lontoon pöytäkirjan muutokset

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

Jätteen ja muun aineen mereen laskemisen kieltö kuuluu lainsäädännön alaan, koska sillä puututaan yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin ja siitä on voimassa lain säännöksiä. Kansallinen sääntely on Lontoon pöytäkirjaa rajoittavampaa; Suomessa on vanhastaan ollut sallittua ainoastaan ruoppausmassan läjitys. Ympäristönsuojelulain 18 §:n 2 momentin mukaan Suomen aluevesille tai talousvyöhykkeelle ei saa upottamis- tai muussa hylkäämistarkoituksessa laskea jätettä tai muuta ainetta suomalaisesta tai ulkomaisesta aluksesta, jäällä liikkuvasta ajoneuvosta, ilma-aluksesta tai merensuojelulain 4 §:n 2 kohdassa tarkoitetusta avomeriyksiköstä, taikka upottaa tai hylätä alusta, avomeriyksikköä tai ilma-alusta ottaen huomioon, mitä vastaavasta toimesta talousvyöhykkeen ulkopuolella säädetään merensuojelulain 7 §:n 3 momentissa. Sama koskee aineen kaatamista rannalta mereen upottamis- tai hylkäämistarkoituksessa. YSL 18.3 §:n mukaan ruoppausmassan sijoittamisesta vesialueelle säädetään vesilaissa. Vesilain 3 luvun 3 §:n mukaan viranomaislupa tarvitaan aina ruoppausmassan sijoittamiseen hylkäämistarkoituksessa Suomen aluevesillä, jollei kyse ole merkityksettömän pienestä määrästä ruoppausmassaa.

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

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

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

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

8 Lakiehdotusten säännöskohtaiset perustelut

8.1 Laki turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne yleissopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

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

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

8.2 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I ja IV liitteisiin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteisiin päätöslauselmilla MEPC.330(76) tehdyt muutokset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

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

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

8.3 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan V liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne MARPOL-yleissopimuksen V liitteeseen päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdyt muutokset.

2 §. Pykälän mukaan lain voimaansaattamisesta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Muutokset olisi tarkoitus saattaa voimaan mahdollisimman pian.

8.4 Laki alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

1 §. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatettaisiin voimaan ne MARPOL-yleissopimuksen päätöslauselmalla MEPC.328(76) uudistetun VI liitteen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä selostetaan jäljempänä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuutta koskevassa jaksossa.

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

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

8.5 Laki jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteisiin 1 ja 2 tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

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

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

3 §. Pykälän mukaan lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella.

8.6 Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

1 luku. Yleiset säännökset.

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

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

3 §. Määritelmät. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusina määritelminä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen (11 a kohta), harmaiden vesien (14 a), Hongkongin yleissopimuksen (15 a kohta), jakeluinfra-asetuksen (21 a kohta), käyntisataman (30 a kohta), MRV-asetuksen (37 a kohta) ja pakokaasujen puhdistusjärjestelmän (41 a kohta) määritelmät, koska mainittuihin määritelmiin viitataan ehdotetuissa aineellisissa säännöksissä. Määritelmät sijoittuisivat pykälässä aakkosjärjestykseen.

11 a, 30 a ja 46 a kohtien määritelmiä esitetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä annetun asetuksen määritelmien mukaisina; määritelmät ovat tarpeen asetusta täydentävän kansallisen lainsäädännön toteuttamiseksi. Vastaavasti määriteltäisiin jakeluinfra-asetus ja Hongkongin yleissopimus.

Harmaiden vesien määritelmä olisi tarpeen harmaiden vesien päästökiellon toteuttamiseksi. Ehdotetun määritelmän mukaan harmailta vesillä tarkoitettaisiin aluksen jätevesiä, jotka syntyvät peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa. Siten kyse olisi muista jätevesistä kuin käymäläjätevesistä ja aluksen operatiivisessa toiminnassa syntyvistä jätevesistä. Määritelmä pohjautuu harmaiden vesien yleiskieliseen merkitykseen ja IMO:ssa laaditun MARPOL-yleissopimuksen V liitteen toimeenpanoa koskevan ohjesäännön⁴⁷ mukaiseen määritelmään.

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

4 §. Lain soveltaminen poliisiin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin. Voimassa olevan lain soveltamista puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin koskevaa säännöstä esitetään muutettavan siten, että se koskisi myös poliisiin aluksia. Siten lakia sovellettaisiin myös poliisiin aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu. Poikkeuksetta lakia sovellettaisiin kuitenkin sellaisiin poliisiin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, joita käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia. Lain säännöksistä olisi siten tarvittaessa mahdollista poiketa poliisin alusten osalta. Muutos on tarpeen, koska alusten tyyppien oksidipäästöjä koskevan sääntelyn on todettu asettavan teknisiä haasteita poliisin alusten suorituskyvylle. Vuonna 2021 voimaan tullut tyyppien oksidipäästöraja eli NOx-taso kolme edellyttää käytännössä, että aluksen moottoriin tulee asentaa katalysointori, erillinen pakokaasujen takaisinkierrätysjärjestelmä tai aluksen käyttövoimana tulisi olla maa-kaasu tai akusto. Erityisesti pienten alusten osalta, joita poliisin alukset ovat, katalysointori on

⁴⁷ Annettu IMO:n merellisen ympäristön suojelukomitean päätöslauselmalla MEPC.219(63).

tällä hetkellä käytännön kannalta varteenotettavin tapa täyttää NO_x-tason kolme vaatimukset. Katalysaattori ja sen edellyttämät lisälaitteet kuten ureasäiliö, pumpput ja ohjausjärjestelmät lisäävät aluksen painoa ja nostavat aluksen painopistettä heikentäen sen vakautta. Tästä johtuen aluksen tekninen suorituskyky heikkenee, millä voi olla vaikutus erityisesti hälytysajoon. MARPOL-yleissopimuksen 3.3 artiklan perusteella yleissopimuksen vaatimuksia ei sovelleta hallinnon ei-kaupallisessa käytössä oleviin aluksiin. Näin ollen ehdotettu muutos olisi yhdenmukainen MARPOL-yleissopimuksen vaatimusten kanssa.

2 luku. Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen.

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

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

Voimassa olevan pykälän 2 momentti siirrettäisiin pykälän 3 momentiksi ja sitä täydennettäisiin siten, että se koskisi myös miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille myönnettävää vapautustodistusta. Siten Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaisi hakemuksesta tällaisen vapautuskirjan suomalaiselle proomulle MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Lisäksi tämä vapautuskirja annettaisiin määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, kuten MARPOL-yleissopimuksen I liitteessä edellytetään.

3 luku. Öljypäästömaksu.

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

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

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

Voimassa olevan pykälän 1 momentin mukaan käsittelemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään. Koska MARPOL-yleissopimus sallii käsitellyn käymäläjäteveden päästämisen muilta kuin matkustaja-aluksilta yli 3 meripeninkulman päässä lähimmästä rannasta, ja käsitelty käymäläjätevesi voi edellä jaksossa 3 kuvatulla tavalla sisältää rehevöittäviä aineita, esitetään Suomen aluevesille käsitellyn käymäläjäteveden päästökieltoa.

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

Säännöksessä määriteltäisiin, että se soveltuisi MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 2 säännössä tarkoitettuihin aluksiin. Siten se koskisi bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 tonnin aluksia sekä tätä pienempiä aluksia, jotka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä. Säännöksessä mainittava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 3 sääntö koskee poikkeuksia yleissopimuksen IV liitteen velvoitteista ja soveltamisalasta. Päästäminen olisi siten sallittu ensinnäkin tilanteissa, joissa päästö on tarpeen aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä taikka tilanteissa, joissa päästö aiheutuu alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneesta vahingosta, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon syntymistä ja sen jälkeen päästön estämiseksi tai minimoimiseksi. Toiseksi 3 säännön 2 kohdan mukaan hallinto voi tietyin ehdoin ja erillisellä todistuskirjalla vapauttaa miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun liitteen vaatimuksista. Siten esitetty päästökielto koskisi bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 tonnin aluksia tai aluksia, jotka voivat kuljettaa vähintään 15 henkilöä, pois lukien edellä luetellut poikkeustilanteet ja miehittämättömät muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvat proomut, joille on myönnetty MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 3.2 säännön mukainen todistuskirja.

1 a §. Harmaan veden päästökielto. Hallitusohjelman aluspäästökieltoja koskevaan kirjaukseen perustuen 5 lukuun esitetään uutta 1 a §:ää, joka koskisi harmaan veden päästökieltoa. Säännöksen mukaan harmaan veden päästäminen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 2 säännössä tarkoitettusta aluksesta veteen olisi kielletty Suomen aluevesillä. 1 luvun 2 §:ään esitettävän määritelmän mukaisesti harmailla vesillä tarkoitettaisiin aluksen jätevesiä, jotka syntyvät peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa. Säännöksessä määriteltäisiin, että se soveltuisi MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 2 säännössä tarkoitettuihin aluksiin. Siten se koskisi bruttovetoisuudeltaan vähintään 400 tonnin aluksia sekä tätä pienempiä aluksia, jotka on sertifioitu kuljettamaan vähintään 15 henkilöä. Soveltamisala olisi siten sama kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen määräyksissä ja merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun 1 §:n säännöksissä, jotka koskevat alusten käymäläjätevesipäästöjen ehkäisemistä. Pykälässä esitetään säädettävän myös poikkeustilanteista, joissa päästäminen olisi sallittu. Tämä säännös vastaisi muotoilultaan MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 3 säännön 1 kohtaa. Siten päästäminen olisi sallittu tilanteissa, joissa päästö on tarpeen aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä sekä tilanteissa, joissa päästö aiheutuu alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneesta vahingosta, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon syntymistä ja sen jälkeen päästön estämiseksi tai minimoimiseksi.

5 §. ISPP-todistuskirja. Kansainvälistä todistuskirjaa käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (ISPP-todistuskirja) koskevaan pykälään esitetään muutoksia miehittämättömien muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttamista koskevista MARPOL-muutoksista johtuen. Ehdotetut muutokset vastaavat 2 luvun 7 §:ään esitettyjä muutoksia, joilla vapautetaan proomut IOPP-todistuskirjaa koskevista vaatimuksista.

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

Voimassa olevan pykälän 2 momentti siirrettäisiin pykälän 3 momentiksi ja sitä täydennettäisiin siten, että se koskisi myös miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille myönnettävää vapautustodistusta. Siten Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaisi hakemuksesta tällaisen vapautuskirjan suomalaiselle proomulle MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Lisäksi tämä vapautuskirja annettaisiin määrääjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, kuten MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä edellytetään.

6 luku. Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen.

2 §. Kiinteän jätteen päästäminen poikkeustilanteessa. Pykälän 3 momenttia esitetään muutettavan siten, että siitä poistettaisiin bruttovetoisuudeltaan alle 400 tonnin alusten velvoite merkitä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen aluksen päiväkirjaan, koska jatkossa kaikilla bruttovetoisuudeltaan vähintään 100 tonnin aluksilla olisi velvoite pitää jätepäiväkirjaa tai kotimaan liikenteen jätepäiväkirjaa ja siten ne voisivat tehdä nämä merkinnät näihin jätepäiväkirjoihin.

5 §. Aluksen jätepäiväkirja. Pykälän 1 momentin jätepäiväkirjan pitovelvoitteen aluskoraja muutetaan hyväksyttäväksi esitettyjen MARPOL-yleissopimuksen V liitteen muutosten mukaisesti 400 bruttotonnista 100 bruttotonniin. Lisäksi momenttiin esitetään säännöstä kotimaanliikenteen jätepäiväkirjasta, jollaista kotimaanliikenteessä purjehtiva alus voisi pitää MARPOL-yleissopimuksen mukaisen jätepäiväkirjan sijasta. Kotimaanliikenteen jätepäiväkirja voisi olla osa aluksen päiväkirjaa. Luvun 6 §:ssä esitetään säädettävän, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä kotimaanliikenteen jätepäiväkirjan mallista. Tarkoituksena on, että kotimaanliikenteen päiväkirja olisi malliltaan yksinkertaisempi kuin MARPOL-yleissopimuksen mukainen jätepäiväkirja.

2 momentin mukaan jätepäiväkirja ja kotimaanliikenteen jätepäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa ne ovat helposti saatavissa tarkastusta ja niitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä. MARPOL-yleissopimuksesta seuraa lisäksi, että jätepäiväkirjaa voi pitää sähköisessä muodossa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ja ulkomaan viranomaisen tarkastusoikeudesta. Momentti pysyisi sisällöltään pääosin ennallaan, mutta Liikenne- ja viestintäviraston tarkastusoikeus laajennettaisiin kotimaanliikenteen jätepäiväkirjaan. Samalla momentin viittaus alle 400 bruttotonnin alusten päiväkirjoihin poistetaan tarpeettomana, koska näillä aluksilla on jatkossa pidettävä jätepäiväkirjaa tai kotimaanaluksen jätepäiväkirjaa.

6 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset. Pykälän 2 momenttiin esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuutta, joka koskisi 5 §:ssä tarkoitettua kotimaanliikenteen jätepäiväkirjan kaavaa. Tarkoituksena on, että Liikenne- ja viestintäviraston antama kaava pohjautuisi MARPOL-yleissopimuksen jätepäiväkirjan kaavaan, mutta että sitä yksinkertaistettaisiin soveltuvin osin.

7 luku. Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen.

5 §. IAPP-todistuskirja. Kansainvälistä todistuskirjaa ilman pilaantumisen ehkäisemisestä (IAPP-todistuskirja) koskevaan pykälään esitetään muutoksia miehittämättömien muulla kuin

omalla käyttövoimalla liikkuvien proomujen vapauttamista koskevista MARPOL-muutoksista johtuen. Ehdotetut muutokset vastaavat 2 luvun 7 §:ään esitettyjä ja 5 luvun 5 §:n muutoksia, joilla vapautettaisiin proomut IOPP- ja ISPP-todistuskirjoja koskevista vaatimuksista.

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

Voimassa olevan pykälän 2 momentti siirrettäisiin pykälän 3 momentiksi ja sitä täydennettäisiin siten, että se koskisi myös miehittämättömille muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuville proomuille myönnettävää vapautustodistusta. Siten Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaisi hakemuksesta tällaisen vapautuskirjan suomalaiselle proomulle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Lisäksi tämä vapautuskirja annettaisiin määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, kuten MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä edellytetään.

9 b §. *Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto.* Hallitusohjelman aluspäästökieltoja koskevaan kirjaukseen perustuen 7 lukuun esitetään uutta 9 b §:ää, joka koskisi pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistamattoman pesuveden sekä pesuvedestä eroteltujen jäämien päästökieltoa. Pykälän 1 momentin mukaan pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistamattoman pesuveden sekä pesuvedestä eroteltujen jäämien päästäminen veteen olisi kielletty Suomen aluevesillä. Momentissa on eroteltu puhdistamaton pesuvesi sekä pesuvesistä erotellut jäämät, jotta olisi selvää, että niin sanotussa avoimessa kierrossa toimivien pesureiden pesuvesien ja suljetussa kierrossa toimivien pesureiden pesuvedestä eroteltujen jäämien päästäminen jälkeenkään ei olisi sallittua. Sen sijaan suljetun kierron puhdistettujen pesuvesien eli niin sanottujen ylivuotovesien päästäminen olisi sallittua.

2 momentissa säädettäisiin siirtymäajasta, jolla varmistettaisiin, että aluksilla olisi mahdollisesti tarvittava riittävä tankkikapasiteetti pesuvesien säilömiseen Suomen aluevesillä kulun ajaksi. Tankkikapasiteetin lisääminen edellyttäisi telakointia, joten säännöksen mukaan päästökielto tulisi sovellettavaksi vasta ensimmäisestä väli- tai uusintakatsastuksesta. Joka tapauksessa päästökielto tulisi sovellettavaksi viimeistään vuoden 2030 alusta.

14 a §. *Toimivaltainen viranomainen* ja **14 b.** *Kansallinen akkreditointielin.* Pykälät, joilla Liikenne- ja viestintävirasto on nimetty MRV-asetuksen mukaiseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi ja FINAS-akkreditointipalvelu mainitun asetuksen mukaiseksi kansalliseksi akkreditointielimeksi esitetään kumottavan, koska Liikenne- ja viestintäviraston ja FINAS-akkreditointielimen MRV-asetuksen ja jatkossa myös uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä annetun asetuksen mukaisista rooleista ja tehtävistä esitetään säädettävän lain 12 luvussa, joka koskee lain mukaisia valvontatehtäviä. 7 a luku. Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen. Luvun otsikkoa muutettaisiin siten, että se koskisi alusten energiatehokkuuden lisäksi alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Otsikon muuttaminen on perusteltua merenkulun ympäristönsuojelulla täytäntöön pantavan EU:n ja IMO:n ilmastoSääntelyn lisääntymisen myötä.

1 §. *Uuden aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset.* Voimassa olevan lain pykälää, jossa säädetään aluksen energiatehokkuutta koskevista vaatimuksista, esitetään muutettavan päätöslauselmalla MEPC.328(76) MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen tehtyjen muutosten vuoksi.

Pykälän otsikkoa esitetään muutettavan siten, että se koskisi vain uusia aluksia.

Pykälässä säädettäisiin, että uudelle alukselle tulee laskea saavutettu EEDI-arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti. Lisäksi uuden aluksen saavutetun EEDI-arvon tulisi olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen. Esitetty sääntely perustuu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 22 ja 24 sääntöön.

2 §. *Olemassa olevan aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset.* Siinä missä 1 §:n esitetään koskevan uuden aluksen energiatehokkuutta, esitetty 2 § koskisi olemassa olevan aluksen energiatehokkuusvaatimuksia. Pykälä vastaisi 1 §:n logiikkaa. Siten siinä säädettäisiin ensinnäkin velvoitteesta laskea saavutetun olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin (niin sanottu saavutettu EEXI) arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti. Toiseksi tämän arvon tulisi olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen. EEXIstä määrätään MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 23 ja liitteen 25 säännössä.

3 §. *SEEMP-suunnitelma.* Aluksen energiatehokkuuden hallintasuunnitelmaa eli niin sanottua SEEMP-suunnitelmaa koskeva säännös (voimassa olevan lain 2 §) esitetään siirrettävän 3 §:ksi ja täydennettävän siten, että se vastaisi MARPOL-yleissopimuksen 26 sääntöä.

1 momentissa esitetään säädettävän voimassa olevan lain 2 §:n mukaisesti SEEMP-suunnitelman pitämistä koskevasta ydinvelvoitteesta, joka koskee aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 400. Säännös perustuu MARPOL-yleissopimuksen 26 säännön 1 kohtaan.

2 momentissa esitetään säädettävän vähintään 5 000 bruttotonnin alusten velvoitteesta kirjata SEEMP-suunnitelmaansa MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle. 3 momentissa esitetään säädettävän, että Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaisi, että 2 momentissa tarkoitettun aluksen SEEMP-suunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen, ja antaisi alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella. Näistä velvoitteista on voimassa olevassa laissa säädetty alusten polttoaineen kulutusta koskevasta tietojärjestelmästä johtuvia muutoksia SEEMP-suunnitelmaan koskevan 2 a §:n 2 ja 3 momentissa. Ne pohjautuvat MARPOL-yleissopimuksen 26 säännön 2 kohtaan.

4 momentissa esitetään säädettävän bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksen SEEMP-suunnitelman tarkastamisesta ja auditoimisesta IMO:n ohjeistukset huomioiden. Säännös perustuisi MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 26 säännön 3 kappaleen 3 kohtaan.

4 §. *Aluksen polttoaineen kulutustietojen keruu ja ilmoittaminen.* Pykälässä esitetään säädettävän MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 27 säännön mukaisesti aluksen polttoaineen kulutustietojen keruusta ja ilmoittamisesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin 27 säännön mukaisesta bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin aluksen velvoitteesta kerätä polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan toimittavat tiedot. Säännös vastaisi muutoin voimassa olevan lain 2 a §:n 1 momenttia, mutta siitä poistettaisiin tarpeettomaksi tullut maininta kalenterivuodesta, josta velvoite alkaa.

2–5 momenttiin siirrettäisiin voimassa olevan lain 7 a luvun 2 b §:n säännökset. Säännösten lain sisäiset viittaukset numeroitaisiin uudelleen vastaamaan muita 7 a lukuun esitettyjä muutoksia. Lisäksi 4 momentin (voimassa olevan lain 7 a luvun 2 b §:n 3 momentti) alkuun esitetään lisätävän selventävä sana ”aluksen”. Lisäys ei muuttaisi säännöksen merkitystä.

5 §. *Operatiivinen hiili-intensiteetti.* Lukuun esitetään lisättävän uusi pykälä MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen uuden 28 vuoksi. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin 28 säännön 1, 3 ja 4 kappaleiden velvoitteesta laskea alukselle vuosittain operatiivinen hiili-intensiteetti ja mainitun säännön 6 kohdan velvoitteesta määrittää alukselle hiili-intensiteettiluokitus. Hiili-intensiteetti tulisi laskea kalenterivuosittain. 28 sääntö soveltuu bruttovetoisuudeltaan vähintään 5 000 tonnin irtolastialuksiin, yhdistelmäaluksiin, konttialuksiin, risteilyaluksiin, kaasusäiliöaluksiin, yleisiin lastialuksiin, nestesäiliöaluksiin, kylmälastialuksiin, ro-ro-aluksiin, ro-ro-aluksiin, jotka kuljettavat ajoneuvoja, ro-ro-matkustaja-aluksiin ja säiliöaluksiin siten kuin nämä on määritelty MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 2 säännön 2 kohdassa.

2 momentin mukaan hiili-intensiteetti on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle seuraavan kalenterivuoden maaliskuun loppuun mennessä. Tämä säännös perustuisi 28 säännön 2 ja 3 kappaleeseen. Luvun 12 pykälään esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle valtuutta antaa tarkempia säännöksiä operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamisesta.

3 momentissa säädettäisiin heikon hiili-intensiteettiluokituksen saaneilta aluksilta edellytettävistä korjaavista toimista 28 säännön 7–9 kappaleen mukaisesti. Tasolle D kolmena peräkkäisenä vuotena tai tasolle E luokitellun aluksen on laadittava suunnitelma korjaavista toimista vaaditun vuotuisen operatiivisen CII:n saavuttamiseksi, tarkistettava suunnitelman johdosta aluksen SEEMP-suunnitelma ja toteutettava tarkistetun SEEMP-suunnitelman mukaisesti korjaavat toimet MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Viittauksesta MARPOL-yleissopimukseen seuraa lisäksi, että tarkistettu SEEMP-suunnitelma tulee toimittaa tarkastettavaksi hallinnolle (Liikenne- ja viestintävirastolle) tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

6 §. *IEE-todistuskirja.* Säännöksen numerointi muutettaisiin 3 §:stä 6 §:ksi, mutta sen sisältöön ei tehtäisi muutoksia.

7 §. *Polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus.* Voimassa olevan lain vaatimustenmukaisuusvakuutusta koskevan 2 c §:n sisältö siirrettäisiin muutettuna uuteen 7 §:ään. Voimassa olevassa 2 c §:ssä säädetään polttoaineen kulutusilmoitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta, mutta säännöstä tulisi täydentää, jotta se kattaisi päätöslauselmalla MEPC.328(76) MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 6 sääntöön tehdyt muutokset. Siksi pykälän otsikkoon esitetään tarkennettavan, että kyse on polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta.

1 momenttiin lisättäisiin maininnat polttoaineen kulutusilmoituksesta ja operatiivisesta hiili-intensiteettiluokituksesta. Samalla tarkennettaisiin, että vaatimustenmukaisuusvakuutuksen myöntämisen edellytyksenä on, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen polttoaineen kulutusta koskeviin tietoihin ja operatiiviseen hiili-intensiteettiluokitukseen liittyvät vaatimukset.

2 momentissa säädettäisiin vaatimustenmukaisuusvakuutuksen antamisen määräajoista. Vastaava säännös on voimassa olevan 2 c §:n 1 momentissa. Siten vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta tai viipymättä, jos alus siirretään kesken kalenterivuoden hallinnolta toiselle, yhtiöltä toiselle tai hallinnolta ja yhtiöltä toiselle.

3 momentissa säädettäisiin 9 säännön 12 kappaleen mukaisesti vaatimustenmukaisuusvakuutuksen voimassaolosta. Vastaava säännös on voimassa olevan 2 c §:n 2 momentissa. Siten vaatimustenmukaisuusvakuutus olisi voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, ja seuraavan kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta, mutta MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen

6 säännön 7 kohdan mukaisesti myönnetty vaatimustenmukaisuusvakuutus olisi voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Lisäksi vaatimustenmukaisuusvakuutusta olisi säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

8 §. *Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.* Säännöksen numerointi muutettaisiin 4 §:stä 8 §:ksi, mutta sen sisältöön ei tehtäisi muutoksia.

9 §. *Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen soveltamisalaa koskeva vapautus.* Pykälässä säädettäisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti niin sanotusta saaripoikkeuksesta. Mainittu säännös sallii jäsenvaltion vapauttaa asetuksen soveltamisalasta muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten matkoilla kyseisen jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman ja saman jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvan sellaisen käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jolla on alle 200 000 vakanaista asukasta, käyttämän energian. Lisäksi saaripoikkeus koskee energiaa, jota tällaiset alukset käyttävät ollessaan edellä tarkoitettun saaren satamassa. Vapautus on määräaikainen ja voimassa vuoden 2029 loppuun. Ehdotettu merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 7 § toistaisi tämän säännöksen pienin kielellisin, säännöksen sisältöä muuttamattomin muutoksin.

Suomessa saaripoikkeus tulisi koskemaan käytännössä vain Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisiä reittejä sekä ahvenanmaalaisia satamia. Vastaavanlaista vapautusta sovelletaan meriliikenteen päästökaupassa päästökauppalaan 75 §:ssä. Mainitun säännöksen mukaan jäsenvaltioiden on ilmoitettava tällaisista vapautuksista komissiolle ja komissio julkaisee vapautukset Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Liikenne- ja viestintäministeriö tekisi tämän ilmoituksen nyt esitettävän merenkulun ympäristönsuojelulain muutoslain vahvistamisen jälkeen.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 2 artiklassa säädetään myös muista vapautuksista, jotka eivät voi tulla sovellettaviksi Suomessa. Nämä vapautukset koskevat syrjäisimpiä alueita ja julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvia matkoja ja reittejä. Näistä tai muiden jäsenvaltioiden päätösvaltaan kuuluvista saaripoikkeuksista ei ole tarpeen säätää Suomessa, koska ne tulevat toimivaltaisten jäsenvaltioiden päätöksellä suoraan sovellettaviksi myös Suomen hallinnon alla olevien alusten osalta.

10 §. *Maasähkön syöttöä satamassa koskevat velvoitteet.* Pykälässä velvoitettaisiin sataman pitäjä varmistamaan, että satamissa tarjotaan aluksille maasähköä jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklan mukaisesti.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 2 §:n 47 kohdan mukaan sataman pitäjällä tarkoitetaan oikeushenkilöä, joka vastaa sataman eri toimintojen kokonaisuuden järjestämisestä tai perii satamamaksun tai siihen verrattavan yleisen maksun sataman käyttämisestä. Käytännössä sataman pitäjä on usein satamayhtiö.

Pykälässä mainittujen jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklojen vaatimukset kohdistuvat TEN-T-verkolla sijaitseviin merisatamiin ja sisävesisatamiin. Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 69 alakohdan mukaan TEN-T-ydinverkon sisävesisatamalla tai kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamalla tarkoitetaan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II lueteltua ja luokiteltua TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamaa. Samaisen artiklan 70 alakohdan mukaan TEN-T-ydinverkon merisatamalla tai kattavan TEN-T-verkon merisatamalla tarkoitetaan asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II lueteltua ja luokiteltua TEN-T-ydinverkon tai kattavan TEN-T-verkon merisatamaa.

Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että TEN-T-verkon merisatamissa tarjotaan vähimmäismäärä maasähkön syöttöä merikonttialuksille ja meriliikenteeseen tarkoitetuille matkustaja-aluksille. Jäsenvaltioille kohdistuva vaatimus koskee niitä TEN-T-verkon merisatamia, joissa 9 artiklan mukaiset joissa alustyyppikohtaiset, keskimääräiset vuosittaiset satamakäyntimäärät ylittyvät vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin aluksilta. Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan tätä varten jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään 31.12.2029 mainitun artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti TEN-T-ydinverkon merisatamat ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien vuotuinen määrä kolmen viime vuoden keskiarvona vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin *merikonttialusten osalta* on yli 100, on varustettu siten, että ne pystyvät vuosittain tarjoamaan maasähkön syöttöä vähintään 90 prosentissa laituriin kiinnitettyjen vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin merikonttialusten satamakäyntien kokonaismäärästä kyseisessä merisatamassa.

Samaisen artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on myös toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään 31.12.2029 TEN-T-ydinverkon merisatamat ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien vuotuinen määrä kolmen viime vuoden keskiarvona vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen *ro-ro-matkustaja-alusten ja vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten osalta* on yli 40, on varustettu siten, että ne pystyvät vuosittain tarjoamaan maasähkön syöttöä vähintään 90 prosentissa laituriin kiinnitettyjen vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten satamakäyntien kokonaismäärästä kyseisessä merisatamassa.

Saman artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on lisäksi toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään 31.12.2029 TEN-T-ydinverkon merisatamat ja kattavan TEN-T-verkon merisatamat, joissa laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien vuotuinen määrä kolmen viime vuoden keskiarvona *muiden vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen matkustaja-alusten kuin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten osalta* on yli 25, on varustettu siten, että ne pystyvät vuosittain tarjoamaan maasähkön syöttöä vähintään 90 prosentissa laituriin kiinnitettyjen muiden vetoisuudeltaan yli 5 000 bruttotonnin meriliikenteeseen tarkoitettujen matkustaja-alusten kuin meriliikenteeseen tarkoitettujen ro-ro-matkustaja-alusten ja meriliikenteeseen tarkoitettujen suurnopeusmatkustaja-alusten satamakäyntien kokonaismäärästä kyseisessä merisatamassa.

Jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukaan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 5 kohdan a, b, c, e ja g alakohdassa tarkoitettujen alusten satamakäyntejä ei oteta huomioon määritettäessä laituriin kiinnitettyjen alusten satamakäyntien kokonaismäärää kyseisessä merisatamassa jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan 1 kohdan nojalla. Uusiutuvan ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 5 kohdan mukaan huomioon ei oteta a alakohdan mukaisia lyhytkestoisia satamakäyntejä, b alakohdan mukaisia päästötöntä teknologiaa käyttävien alusten satamakäyntejä, c alakohdan mukaisia aluksen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevia suunnittelemattomia satamakäyntejä turvallisuussyistä tai ihmishenkien pelastamiseksi merellä, satamakäyntejä, joissa alus ei pysty kytkeytymään maasähkseen, koska sähköverkon vakaus on poikkeuksellisesti e alakohdan mukaisesti vaarassa, satamakäyntejä tilanteissa, joissa alus tarvitsee rajoitetun ajan energian tuottamista aluksella g alakohdan mukaisissa hätätilanteissa, jotka aiheuttavat ihmishenkeen, alukseen tai ympäristöön kohdistuvan välittömän vaaran, tai satamakäyntejä muista ylivoimaisista syistä.

Jakeluinfra-asetuksen 10 artiklan a alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että kaikissa TEN-T-ydinverkon sisävesisatamissa otetaan viimeistään 31.12.2024 käyttöön vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähkön syöttöä sisävesialuksiin. Samaisen artiklan b alakohdan mukaan kaikissa kattavan TEN-T-verkon sisävesisatamissa on viimeistään 31.12.2029 otettava käyttöön vähintään yksi laitteisto, joka tarjoaa maasähkön syöttöä sisävesialuksiin.

Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan 45 kappaleen mukaan maasähkölaitokset voivat olla joko kiinteitä tai liikkuvia.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvussa säädetään lain velvoitteiden noudattamisen valvonnasta ja hallintopakosta. Mainitun luvun 2 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävistä. Kyseisen pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluu muu kyseessä olevan lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta, jollei muualla tässä laissa toisin säädetä. Siten myös ehdotetun 7 luvun 11 §:n vaatimusten valvonta kuuluisi Liikenne- ja viestintävirastolle.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 15 §:ssä puolestaan säädetään hallintopakosta. Liikenne- ja viestintävirasto voi tämän mainitun lain mukaiseen toimivaltaansa kuuluvassa asiassa 15 §:n 1 kohdan mukaan kieltää sitä, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, jatkamasta tai toistamasta säännöksen tai määräyksen vastaista menettelyä ja 2 kohdan mukaan määrätä sen, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettua asetusta tai määräystä, täyttämään muulla kuin 1 kohdassa tarkoitettuun tavoin velvollisuutensa. Samaisen luvun 16 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tämän lain nojalla antamansa kiellon tai määräyksen tehosteeksi uhkasakon, teettämisuhan tai keskeyttämisuhan. Lisäksi lain 13 luvun 1 §:ssä säädetään erinäisistä muun ohella maksuista, palkkioista ja kustannusten korvaamisesta, 7 §:ssä oikaisuvaatimuksesta, 8 §:ssä muutoksenhausta, 9 §:ssä päätöksen toimeenpanosta ja 10 §:ssä toimivaltaisesta tuomioistuimesta. Nämä osin hyvän hallinnon kannalta relevantit säännökset soveltuisivat myös soveltuvin osin ehdotetun uuden 7 luvun 11 §:n mukaisen vaatimuksen mukaisiin tilanteisiin.

11 §. *Aluksen maasähkön käyttöön liittyvät sataman pitäjän tehtävät.* Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a lukuun esitetään uutta 8 §:ää, jossa säädettäisiin sataman pitäjän tehtävistä, jotka liittyvät aluksen maasähkön käyttöön. Säännökset perustuisivat uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 8 kohdan toiseen alakohtaan ja 9 kohtaan. Pykälällä valtuutettaisiin sataman pitäjä vahvistamaan alukselle toimivaltaisen viranomaisen sijasta, onko kytkeytyminen maasähkөөn käytettävissä, sekä määrittämään, täyttääkö alus maasähkön käyttöä koskevat velvoitteet. Tällainen valtuutus on tarpeen, koska Suomessa ei ole sellaista viranomaista, joka vastaanottaisi tarvittavat tiedot. Jos tehtävä osoitettaisiin jollekin viranomaiselle, tulisi sataman pitäjän toimittaa nämä tiedot viranomaiselle. Siten olisi tehokkainta, että satama vastaisi itse näistä tehtävistä.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että asetuksessa tarkoitettua käyntisataman pitäjän on saatuaan alukselta mainitun asetuksen 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua maasähkөөn kytkeytymistä koskevat tiedot vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähkөөn käytettävissä. Ehdotus perustuu mainitun artiklan 8 kohdan toiseen alakohtaan. Asetuksen 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään, että alusten on ilmoitettava käyntisataman jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tai muulle asianmukaisesti valtuutetulle taholle ennen satamaan saapumista aikomuksestaan kytkeytyä maasähkөөn tai käyttää päästötöntä teknologiaa 5 kohdan b alakohdan mukaisesti. 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa edellytetään myös, että alukset, jotka aikovat kytkeytyä maasähkөөn, ilmoittavat toimivaltaiselle viranomaiselle tai asianmukaisesti valtuutetulle taholle ennakoidusta sähköntarpeestaan kyseisen satamassa käynnin aikana. Lisäksi 6 artiklan 8 kohdan kolmannessa

alakohdassa annetaan komissiolle toimivalta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään ensimmäisen ja toisen alakohdan mukaisesti toimitettavat tiedot sekä menettely kyseisten tietojen toimittamiseksi. Hallituksen esityksen valmisteluhetkellä komissio oli aloittanut näiden täytäntöönpanosäädösten valmistelun, mutta luonnoksia ei ollut vielä saatavilla. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä korvataan 2025 aikana jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/65/EU mukaisella järjestelmällä. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmän tehtävänä on toimia aluksen ja viranomaisen välisenä tiedonvälittäjänä ja näin ollen sillä on looginen rooli sataman pitäjän ja aluksen tiedonvaihdon järjestämisessä. Uudet tiedonvaihtoprosessit edellyttävät rahoitettavaa järjestelmäkehitystyötä sekä eri toimijoiden välillä tehtävää prosessinkehitystä. Merenkulun tiedonhallintajärjestelmään luotavat uudet tiedonvaihtoprosessit edellyttävät myös muutoksia satama- tai satamayhteisön toimintamalleihin sekä mahdollisesti tietojärjestelmiin tietojen vastaanottamiseksi sekä vahvistamiseksi rajapinnan avulla, vahvistamiseen voidaan tarjota lisäksi käyttöliittymäpalvelu merenkulun tiedonhallintajärjestelmässä, jos sille katsotaan olevan tarvetta.

Pykälän 2 momentin mukaan sataman pitäjän on määritettävä ja merkittävä asetuksen 19 artiklan mukaiseen tietokantaan ilman aiheutonta viivytystä tiedot siitä, sovelletaanko alukseen jostain mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitettyä poikkeusta ja jos mitään mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitetystä poikkeuksista ei sovelleta, täyttääkö alus mainitun artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset. Säännös perustuisi asetuksen 6 artiklan 9 kohtaan. 6 artiklan 9 kohdassa tosin viitataan myös artiklan 3 kohdan mukaisiin vaatimuksiin, mutta niistä ei ole kansallisesti tarpeen säätää, koska Suomen ei esitetä ottavan käyttöön mainitussa kohdassa säädettyä harkinnanvaraista soveltamisalan laajennusta.

2 momentin ensimmäisessä alakohdassa viitatussa 6 artiklan 5 kohdan mukaan maasähköön kytkentymistä ja maasähkön käyttöä koskevia velvoitteita ei sovelleta aluksiin, jotka ovat kiinnitettynä laituriin alle kaksi tuntia; käyttävät päästötöntä teknologiaa, joka täyttää asetuksen liitteessä III säädetyt tällaista teknologiaa koskevat yleiset vaatimukset ja joka on lueteltu ja täsmennetty 6 artiklan 6 ja 7 kohdan mukaisesti annetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä, kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa ollessaan kiinnitettynä laituriin; joutuvat sellaisten ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi, joihin alus ei voi vaikuttaa, tekemään suunnittelemattoman ja muun kuin järjestelmällisen satamakäynnin turvallisuuteen tai ihmishengen pelastamiseen merellä liittyvistä syistä, joita ei ole suljettu pois asetuksen 3 artiklan 10 kohdan nojalla; eivät pysty kytkentymään maasähköön, koska satamassa ei ole tarvittavia maasähkön liitäntäpisteitä; eivät pysty kytkentymään maasähköön, koska sähköverkon vakaus on poikkeuksellisesti vaarassa, mikä johtuu käytettävissä olevan maasähkön riittämättömyydestä aluksen vaadittuun sähkötehon tarpeeseen kiinnityspaikassa; eivät pysty kytkentymään maasähköön, koska sataman laitteisto ei ole yhteensopiva aluksen maasähköjärjestelmän kanssa, edellyttäen, että aluksella oleva maasähköön kytkettävä laitteisto on sertifioitu jakeluinfra-asetuksen liitteessä II vahvistettujen merialusten maaliitäntäjärjestelmiä koskevien teknisten eritelmien mukaisesti; tarvitsevat rajoitetun ajan energian tuottamista aluksella hätätilanteessa, joka aiheuttaa ihmishenkeen, alukseen tai ympäristöön kohdistuvan välittömän vaaran, tai muista ylivoimaisista syistä; tai ollessaan kytkettyinä maasähköön tarvitsevat ehdottoman välttämättömään rajatun ajan energian tuottamista aluksella huoltotesteihin tai toimintatesteihin, jotka suoritetaan tutkimuksen tai tarkastuksen toteuttavan toimivaltaisen viranomaisen virkailijan tai tunnustetun organisaation edustajan pyynnöstä.

6 artiklan 1 kohdassa puolestaan edellytetään, että jakeluinfra-asetuksen 9 artiklan soveltamisalaan ja jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvassa käyntisatamassa laituriin kiinnitettynä oleva alus kytkeytyy maasähköön ja käyttää sitä kaikkeen sähkötehon tarpeeseensa kiinnityspaikassa. Velvoite koskee artiklan 4 kohdan mukaisesti konttialuksia ja matkustaja-aluksia ja se alkaa

vuoden 2030 alusta. 2 kohdan mukaan kytkeytymis- ja käyttövelvoite soveltuu vuoden 2035 alusta lähtien myös jakeluinfra-asetuksen soveltamisalan ulkopuolisissa satamissa, jos laiturissa on käytettävissä oleva maasähkön syöttö.

Pykälän 3 momentissa todettaisiin sataman pitäjän tehtävään liittyvä rikosoikeudellinen ja vahingonkorvausvastuu. Sen mukaan 1 ja 2 momentissa säädettyjä tehtäviä hoitavaan sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Lisäksi momentissa olisi informatiivinen viittaus, jonka mukaan vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974). Tehtävää hoitava olisi sataman pitäjän eli yleensä satamayhtiön työntekijä, joka arvioisi maasähkön kytkeytymistä.

12 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset. Voimassa olevan lain 5 §:n mukainen tarkempia säännöksiä ja määräyksiä koskevan pykälän säännökset esitetään siirrettävän uuteen 12 §:ään, jotta tarkempia säännöksiä ja määräyksiä koskeva pykälä pysyy luvun viimeisenä pykälänä. Samalla pykälän 2 momenttiin esitetään lisättävän Liikenne- ja viestintävirastolle valtuudet antaa tarkempia määräyksiä 5 §:ssä tarkoitettun operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamisesta ja 7 §:ssä tarkoitettua polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta. Ensin mainittu valtuus kattaisi esimerkiksi ilmoittamisen tavat, joista määrätään MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 28 säännön 2 kappaleessa, ja ilmoittamisesta aluksen vaihtaessa lippua tai omistajaa, josta määrätään mainitun säännön 3 kappaleessa. Jälkimmäinen uusi valtuus vastaisi muita merenkulun ympäristönsuojelulaissa säädettyjä valtuuksia antaa tarkempia määräyksiä MARPOL-yleissopimuksen mukaisista todistuskirjoista. Lisäksi valtuudet järjestettäisiin niitä koskevien pykälien numeroiden mukaan.

7 b luku. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut. Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään lisättävän uusi 7 b luku, jossa säädettäisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklassa tarkoitetuista seuraamusmaksuista. Yhtiöiden oikeusturvan vuoksi seuraamusmaksusta on tarpeen säätää kansallisesti, jotta maksu määrätään päätöksellä, johon on mahdollista hakea muutosta. Asetuksen 23 artiklassa käytetään termiä FuelEU-seuraamusmaksu, joka ei sovi suomalaiseen lakikieleen. Siksi luvun otsikoksi esitetään ilmaisua uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut. Luvun pykälät olisi puolestaan järjestetty niin, että 1 § koskisi aluksen kasvihuonekaasuintensiteettiä tai muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskevaan vaatimustenmukaisuusaliijäämään perustuvaa seuraamusmaksua ja 2 § maasähkön käyttövelvoitteeseen liittyviä vaatimusten vastaisia satamakäyntejä. 1 §:n mukaista seuraamusmaksua kutsuttaisiin kasvihuonekaasuintensiteettimaksuksi ja 2 §:n mukaista seuraamusmaksua maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönniksi määrättäväksi maksuksi.

1 §. Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu. Pykälässä säädettäisiin uuden kasvihuonekaasuintensiteettimaksun tunnusmerkistöstä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 2 mukaisesti. Säännöksen mukaan seuraamusmaksu olisi määrättävä yhtiölle, jonka aluksen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai 5 artiklassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuustase on mainitun asetuksen 3 artiklassa tarkoitettun todentamiskauden 1 päivänä kesäkuuta alijäämäinen eli sen arvo on alle 0. Tunnusmerkistö ei siten sisältäisi kansallista harkintaa.

Pykälässä säädettäisiin myös, että vaatimustenmukaisuustaseen laskentaan sovelletaan lain 2 liitteen kaavoja. Kaavat kopioitaisiin asetuksen liitteestä IV. Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen laskennassa sovelletaan asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaista viiden vuoden välein tiukentuvaa kasvihuonekaasuintensiteetin ylärajaa. Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitetta koskevan vaatimustenmukaisuusaliijäämän laskenta perustuu 5 artiklaan. Sen mukaan muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden osuuteen aluksella vuosittain käytetystä energiasta sovelletaan 2 prosentin alatavoitetta 1 päivästä tammikuuta 2034 alkaen, jos näiden polttoaineiden osuus on alle 1 prosenti raportointikaudella 2031 ja jollei 5 kohdasta muuta johdu. 5 kohdassa säädetään, että jos artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen seurantatoimien ja komission arvioinnin perusteella on näyttöä siitä, että muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tuotantokapasiteetti ja saatavuus merenkulkualalla ei ole riittävä, että se jakautuu maantieteellisesti epätasaisesti tai että näiden polttoaineiden hinta on liian korkea, 3 kohdassa säädettyä alatavoitetta ei sovelleta.

Asetuksen 23 artiklan 8 ja 9 kohdassa on säännökset yhtiön vastuusta niissä tilanteissa, joissa toinen taho on aiheuttanut rikkomuksen. 8 kohdan mukaan yhtiöllä säilyy vastuu seuraamusten maksamisesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhtiön mahdollisuutta tehdä aluksen kaupallisten liikenteenharjoittajien kanssa sopimuksia, joiden mukaan aluksen kaupallisten liikenteenharjoittajien on korvattava yhtiölle seuraamusten maksaminen, kun vastuu polttoaineen hankkimisesta tai aluksen toiminnasta on kaupallisella liikenteenharjoittajalla. 9 kohdassa säädetään, että yhtiö on edelleen vastuussa seuraamusten maksamisesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta yhtiön mahdollisuutta tehdä polttoaineen toimittajien kanssa sopimuksia, joissa määrätään polttoaineen toimittajien vastuusta korvata yhtiölle seuraamukset.

2 §. Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu. Pykälän mukaan yhtiölle, jonka alus tekee raportointikaudella vähintään yhden uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisen satamakäynnin, olisi määrättävä seuraamusmaksu, jota kutsuttaisiin maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättäväksi maksuksi. Tämä säännös perustuisi asetuksen 23 artiklan 5 kohtaan eikä sisältäisi kansallista harkintaa.

3 §. Seuraamusmaksun määrääminen ja rahamäärä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut määrää Liikenne- ja viestintävirasto. Olisi perusteltua osoittaa tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle, jolla on muiden uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaisten ja muun merenkulun ympäristösääntelyyn liittyvien tehtäviensä kautta parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja. Asetuksen 23 artiklan 2, 3 ja 5 kohdista seuraa suoraan, että seuraamusmaksu tulee määrätä maksettavaksi todentamiskauden 30 päivään kesäkuuta mennessä.

Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain 7 a §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastossa toimiva seuraamuskollegio määrää viraston toimivaltaan kuuluvan seuraamusmaksun silloin, kun se on suuruudeltaan yli 100 000 euroa. On todennäköistä, että 1 ja 2 §:n mukaiset seuraamusmaksut ovat suuruudeltaan yli 100 000 euroa, joten käytännössä maksun määräisi yleensä mainittu seuraamuskollegio.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen säännösten mukaisesti 1 §:n mukaisen kasvihuonekaasuintensiteettimaksun suuruudesta. Säännöksen mukaan tällaisen seuraamusmaksun rahamäärään sovellettaisiin lain liitteenä olevan taulukon kaavoja (liite 2). Lain liitteeseen kopioitaisiin asetuksen 23 artiklan 2 kohtaan perustuen asetuksen liitteen IV B osan kaavat. Momentissa säädettäisiin

myös, että alukselle, jolla on vaatimustenmukaisuusylijäämää peräkkäisinä vuosina, määrättäviin seuraamuksiin sovellettaisiin asetuksen 23 artiklan 2 kohdan mukaista korotettua kaavaa $(1 + (n - 1)/10)$, jossa n on niiden peräkkäisten raportointikauden lukumäärä, joiden osalta yhtiöön sovelletaan kyseistä alusta koskevaa 1 tai 2 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua. Alukselle, jolla ei ole raportointikaudella satamakäyntejä EU-satamissa, mutta joka on lainannut etukäteen vaatimustenmukaisuusylijäämää, määrättäisiin 1,1:llä kerrottu seuraamusmaksu. Tämä säännös perustuisi asetuksen 20 artiklan 4 kohtaan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin 1 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua maasähkön käyttöön liittyvän velvoitteen laiminlyönnistä määrättävän seuraamusmaksun rahamäärästä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Säännöksen mukaan tällaisen seuraamusmaksun rahamäärä saadaan kertomalla 1,5 euroa laiturissa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien pyöristetyllä kokonaismäärällä, jotka alus oli laiturissa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisesti.

Pykälän 4 momentin mukaan seuraamusmaksut määrätään maksettaviksi valtiolle. Selvyden vuoksi tästä olisi perusteltua säätää nimenomaisesti.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b lukuun ei esitetä säännöstä tai informatiivista viittausta seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta. Seuraamusmaksujen täytäntöönpanoon esitetään sovellettavan lakia sakon täytäntöönpanosta (tämän esityksen 12. lakiesitys). Merenkulun ympäristönsuojelulain päätöksen täytäntöönpanoa koskevaan 13 luvun 9 §:ään esitetään tältä osin informatiivista viittausta sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin.

Koska rangaistusluontoiset seuraamusmaksut rinnastuvat ankaruudeltaan sakkorangaistukseen, ei niille peritä viivästyskorkoa tai muuta viivästysseuraamusta.

4 §. Seuraamusmaksun täytäntöönpanon vanhentuminen. Pykälän mukaan 1 ja 2 §:ssä tarkoitettut seuraamusmaksut vanhenevat viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä. Seuraamusmaksujen täytäntöönpanoon esitetään sovellettavan sakon täytäntöönpanosta annettua lakia, joten täytäntöönpanon vanhentumisesta tulee säätää erikseen, koska mainitussa laissa ei ole saatavien vanhentumista koskevia säännöksiä eikä velan vanhentumisesta annetussa laissa ole tilanteeseen soveltuvia säännöksiä. Seuraamusmaksujen täytäntöönpanon vanhentumisajaksi on tapana säätää viisi vuotta sen määräämistä koskevan lainvoimaisen päätöksen antamisesta, mikä vastaa sakkorangaistukselle säädettyä vanhentumisaikaa.

Seuraamusmaksujen määräämisoikeuden vanhentumisesta ei ole tarpeen säätää, koska maksut on asetuksen 23 artiklan 2, 3 ja 5 kohtien mukaan määrättävä todentamiskauden kesäkuun 30 päivään mennessä.

5 §. Seuraamusmaksutulojen käyttäminen. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kertomukset seuraamusmaksuista kertyneiden tulojen käytöstä, kuten asetuksen 23 artiklan 11 kohdassa edellytetään. 11 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että seuraamuksista saatavat tulot tai niitä vastaava rahallinen arvo käytetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden nopean käyttöönoton ja käytön tukemiseen merenkulkualalla edistämällä merenkulkualan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden tuotannon lisäämistä, helpottamalla asianmukaisten tankkauslaitosten tai maasähkön jakeluinfratruktuurin rakentamista satamiin ja tukemalla innovatiivimpien teknologioiden kehittämistä, testaamista ja käyttöönottoa aluskannassa merkittävien päästövähennysten saavuttamiseksi. Tämä

säännös on suoraan soveltuva, joten siitä ei ole tarpeen säätää kansallisesti. Sen sijaan kansallisesti säädettäisiin mainitun kohdan toisen alakohdan velvoitteesta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2030 ja sen jälkeen joka viides vuosi julkistettava kertomus asetuksen mukaisista seuraamuksista saatujen tulojen käytöstä kunkin tällaisen kertomuksen antamisvuotta edeltävältä viisivuotiskaudelta, mukaan lukien tiedot tuensaajista ja ensimmäisessä alakohdassa lueteltuihin tavoitteisiin liittyvien menojen tasosta.

8 a luku. Aluskierrätys.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvussa säädetään aluskierrätyksestä. Luku sisältää EU:n aluskierrätysasetuksen täytäntöönpanon edellyttämät asetusta täydentävät säännökset. Lukua esitetään päivitettävän Hongkongin yleissopimuksesta johtuen. Vastaavasti kuin edellä on kerrottu purkamiseen ja kierrätykseen liittyvästä terminologiasta, myös säännöksissä puhutaan alusten purkamisesta, kun tarkoitetaan toimia, jotka liittyvät alusten purkamiseen kokonaan tai osittain. Säännöksissä käytetään kuitenkin käsitettä aluskierrätys, jos siinä viitataan aluskierrätysasetuksessa tai Hongkongin yleissopimuksessa käytettyyn käsitteeseen, kuten aluskierrätyslaitokseen tai aluskierrätysuunnitelmaan.

1 §. Hallinnon nimeäminen. Pykälää muutettaisiin siten, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi Hongkongin yleissopimuksessa aluksen lippuvaltion hallinnolle määrättyistä tehtävistä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa EU:n aluskierrätysasetuksen mukaisista hallinnon tehtävistä ja tehtävää laajennettaisiin kattamaan vastaavat Hongkongin yleissopimuksen mukaiset hallinnon tehtävät. Koska yleissopimuksessa hallinnon määritelmässä ei sanota, että sillä tarkoitetaan viranomaisista, joka on nimetty vastaamaan tehtävistä, jotka liittyvät sen lipun alla purjehtiviin aluksiin, on tätä koskeva maininta lisätty pykälään.

Hongkongin yleissopimuksessa hallinnolle on määrätty tehtäviä liittyen yleissopimuksen rikkomusten havaitsemiseen ja rikkomuksiin. Jos on epäilyjä, että alus toimii sopimuksen vastaisesti tai rikkoo sopimusta, ja alus tarkastetaan tästä syystä, tarkastuksista ilmoitetaan hallinnolle (9 artikla). Tarkastuksesta laadittava raportti toimitetaan myös hallinnolle. Hallinnolle ilmoitetaan myös, jos alukselle annetaan varoitus tai se pysäytetään tai sen pääsy satamaan estetään. Liikenne- ja viestintävirasto olisi se taho, joka ottaa vastaan ilmoitukset tarkastuksista ja niitä koskevat raportit. Hallinnon on myös ryhdyttävä toimiin, jos toinen osapuoli ilmoittaa sille, että sen lipun alla purjehtiva alus on rikkonut yleissopimusta. Hallinnon on tutkittava asia ja käynnistettävä tarpeelliset menettelyt (10 artikla).

Yleissopimuksen liitteessä hallinnolle määrättyjä tehtäviä ovat vaarallisten materiaalien luettelon vahvistaminen ja todentaminen (5 sääntö), alusten katsastuksiin (10 sääntö) sekä todistuskirjojen myöntämiseen ja vahvistamiseen liittyvät tehtävät (11 sääntö). Hallinto voi myös valtuuttaa katsastukset ja todistuskirjojen myöntämisen hyväksymilleen luokituslaitoksille (10 ja 11 säännöt). Alusturvallisuuslain 36, 39 ja 57 §:ssä säädetään katsastusten ja todistuskirjojen myöntämisen valtuuttamisesta Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymille luokituslaitokselle. Liikenne- ja viestintäviraston päättää, missä laajuudessa se valtuuttaa katsastusten ja todistusten antamisen hyväksytyille luokituslaitoksille.

Hallinto voi 12 säännön nojalla pyytää toista osapuolta tekemään alukselle katsastuksen ja myöntämään sille todistuskirjat. Alusturvallisuuslain 37 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää toista osapuolta tekemään katsastuksen. Hallinto määrää myös todistuskirjojen voimassaoloajan (14 sääntö). Hongkongin yleissopimuksen liitteen 9 säännössä määrätään, millä kielellä aluskierrätysuunnitelma on laadittava. Jos käytetty kieli on jokin muu kuin englanti, ranska tai espanja, aluskierrätysuunnitelma on käännettävä jollekin näistä kielistä. Hallinto voi kuitenkin katsoa, että käännettäminen on tarpeetonta.

2 §. *Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat.* 2 § muutettaisiin kokonaisuudessaan siten, että tällä hetkellä voimassa olevan pykälän säännökset tietojen ilmoittamisesta siirrettäisiin uuteen 5 §:ään ja 2 §:ssä säädettäisiin jatkossa todistuskirjoista, jotka Suomen lipun alla purjehtivalta alukselta vaaditaan, jos se kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan. Hongkongin yleissopimusta sovelletaan yleissopimuksen 3 artiklan mukaisesti aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500. Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu alukset, jotka koko elinkaarensa aikana toimivat valtion suvereeniteettiin kuuluvalla vesialueella. Sopimus edellyttää näin ollen todistuskirjoja aluksilta, jotka ovat kansainvälisessä liikenteessä. Tällaisella aluksella olisi oltava 1 momentin mukaan vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja. Säännös perustuisi yleissopimuksen liitteen 5 sääntöön. Todistuskirja olisi vastaavanlainen kuin mitä aluksille myönnetään EU:n aluskierrätysasetuksen nojalla. Kotimaan liikenteen alukselta vaadittavasta asiakirjasta esitetään säädettävän 4 §:ssä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin todistuksesta, joka aluksella olisi oltava ennen sen purkamisen aloittamista. Purettavalla aluksella tulisi olla todistus, joka osoittaa aluksen olevan kierrätyskelpoinen. Säännös perustuisi yleissopimuksen liitteen 11 säännön 11 kohtaan, jossa todetaan, että hallinto tai sen valtuuttama henkilö tai luokituslaitos myöntää todistuskirjan yleissopimuksen liitteen 10 säännön määräysten mukaisesti hyväksytysti loppuun suoritettua loppukatsastuksen jälkeen. Loppukatsastuksesta määrätään 10 säännön 4 kohdassa. Sen mukaan loppukatsastus suoritetaan ennen aluksen poistamista käytöstä ja ennen kuin aluksen kierrätys on alkanut. Siksi 2 §:n 2 momentissa esitetään säädettävän, että aluksella tulee olla kierrätyskelpoisuuden osoittava todistuskirja ennen sen purkamisen aloittamista. Suomalaisella aluksella on oltava kierrätyskelpoisuuden osoittava todistus riippumatta siitä, mihin alus viedään purettavaksi. Suomalainen alus ei voi siis vapautua todistuksen hankkimisesta sillä, että se vietäisiin purettavaksi valtioon, joka ei ole Hongkongin yleissopimuksen osapuoli. Todistus on vastaavanlainen kuin mitä aluskierrätysasetus edellyttää. Säännökseen esitetään lisäksi informatiivista viittausta aluskierrätysasetuksen vaatimuksiin.

Pykälän 3 momentti sisältäisi menettelysäännökset ja edellytykset todistuskirjojen myöntämiseksi. Todistukset myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto sillä edellytyksellä, että alus täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset. Todistuskirjoja haettaisiin virastolta kirjallisesti. Vaatimusten täytyminen tarkastettaisiin siinä yhteydessä, kun alukselle tehdään 10 säännön mukaiset katsastukset. Yleissopimuksen liitteen lisäykset 3 ja 4 sisältävät todistuskirjojen mallit, joiden mukaisina todistuskirjat annettaisiin. Pykälä sisältäisi myös valtuutussäännöksen, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos voisi antaa todistuskirjat myös ulkomaiselle alukselle, mikäli toinen lippuvaltio sitä pyytäisi. Säännös perustuisi liitteen 12 sääntöön.

Pykälässä säädetyt todistuskirjat annettaisiin 4 momentin mukaan määräajaksi. Todistusten enimmäisvoimassaoloista säädettäisiin Hongkongin yleissopimuksen liitteen 14 säännön mukaisesti.

Pykälän 5 momentin mukaan kierrätyskelpoisuutta osoittava todistuskirja ja aluskierrätysasetuksen mukainen vastaava todistus olisi toimitettava tiedoksi asianomaiselle aluehallintovirastolle. Säännöksellä varmistettaisiin aluskierrätyslaitoksille luvan myöntävän viranomaisen eli aluehallintoviraston riittävä tiedonsaanti.

3 §. *Suomessa purettavan aluksen omistajan velvollisuudet.* Voimassa olevan lain tarkempia määräyksiä koskeva 3 § muutettaisiin kokonaisuudessaan ja voimassa olevan 3 §:n sisältö siirrettäisiin uuteen 6 §:ään. 3 §:n otsikoksi esitetään muutettavan Suomessa purettavan aluksen

omistajaa koskevat vaatimukset. Pykälään esitettävät velvoitteet koskisivat Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alusten omistajia. Aluksella tulisi olla 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettut todistuskirjat ja sen olisi täytettävä Hongkongin yleissopimuksen liitteen 8 säännön vaatimukset. Kyseisen säännön mukaan aluksella on oltava todistuskirja kierrätyskelppoisuudesta ja vaarallisten materiaalien luettelon on oltava ajan tasainen. Sääntö edellyttää myös, että ennen aluksen purkamista aluksella on minimoitava lastijäämien, polttoöljyn ja jätteiden määrä. Jos kyseessä on säiliöalus, sen lasti- ja pumpputilojen on oltava turvallisia tai tulityöturvallisia. Sääntö edellyttää lisäksi kaikkien aluksesta saatavilla olevien tietojen toimitamista aluskierrätyslaitokselle, jotta alukselle voidaan laatia aluskierrätysuunnitelma. Aluksen omistaja vastaisi siitä, että alus täyttää vaatimukset.

4 §. Kotimaan liikenteen aluksen vaarallisten materiaalien luettelo. Lukuun esitetään uutta 4 §:ää, jossa säädettäisiin aluksen purkamista koskevista vaatimuksista, joita sovellettaisiin kotimaan liikenteen aluksiin. Hongkongin yleissopimuksen 3 artiklan mukaan sopimuksen soveltamisalaan eivät kuulu sellaiset alukset, jotka purjehtivat vain valtion sisäisillä vesillä. Niiden osalta tulisi kuitenkin varmistaa, että ne toimivat sopimuksen edellyttämällä tavalla sinä määrin kuin se on kohtuullista ja käytännössä mahdollista. Myös EU:n aluskierrätysasetuksen johdannon kohdassa 9 jäsenvaltioita kannustetaan toteuttamaan toimenpiteitä alusten osalta, jotka eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan. Näihin määräyksiin perustuen ehdotetaan, että kotimaan liikenteen aluksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 500, tulisi olla aluskierrätysasetuksen 5 artiklan mukainen vaarallisten materiaalien luettelo ennen aluksen purkamista. Vaarallisten materiaalien luettelon tulisi olla aluskierrätysasetuksen mukaan laadittu, koska se on Hongkongin yleissopimuksen vastaavaa luetteloa laajempi. Aluskierrätysasetus kieltää myös bromatut palonestoaineet toisin kuin Hongkongin yleissopimus. Bromattujen palonestoaineiden käyttö on Suomessa kiellettyä pysyvistä orgaanisista yhdisteistä tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1021 nojalla.

Vaatus vaarallisten materiaalien luettelosta olisi perusteltu, koska purkamaja koskevat yleiset jätelainsäädännön vaatimukset ja jotta ne voivat varautua materiaalien jatkokäsittelyyn, purkamot tarvitsevat tiedon, mitä materiaaleja aluksella on käytetty ja missä ne sijaitsevat. Luettelo helpottaisi myös purkamisen suunnittelua työturvallisuuden näkökulmasta.

Vaarallisten materiaalien luettelo tulisi laatia aluskierrätysasetuksen 5 artiklan edellyttämällä tavalla. Varustamot voisivat laatia luettelon itse, mutta asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan se olisi todennettava hallinnolla tai hyväksytyllä luokituslaitoksella. Käytännössä varustamo lähettäisi luettelon Liikenne- ja viestintävirastolle arvioitavaksi ja virasto voisi todentamista varten tehdä aluksella tarkastuksen ennen kuin alus siirretään purkamoon.

Vaatumuksen vaarallisten materiaalien luettelosta katsotaan olevan kohtuullinen eikä se aiheuttaisi suurta hallinnollista taakkaa varustamoille. Kotimaan liikenteen alukset myydään usein ulkomaille, kun ne poistetaan liikennekäytöstä Suomessa, ja aluksia viedään purettavaksi Suomessa vain vähän. Jos alus myydään ulkomaille, se tulee aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan, koska 2 artiklan 2 kohdan c alakohta ei enää sovellu ulkomaille myytävään alukseen.

5 §. Tietojen ilmoittaminen. Aluskierrätysasetukseen liittyvien tietojen ilmoittamista koskevien tietojen ilmoittamista koskeva nykyisen 2 §:n sisältö siirrettäisiin muutettuna uudeksi 5 §:ksi. Pykälän 1 momenttia tarkennettaisiin aluskierrätysasetuksen mukaisen velvoitteen osalta ja lisättäisiin säännös Hongkongin yleissopimuksen aluksia koskevien tietojen ilmoittamisesta. Ensimmäkin olemassa olevaa aluskierrätysasetuksen edellyttämien tietojen raportointia koskevaa säännöstä tarkennettaisiin siten, että se koskisi vain asetuksen 21 artiklan mukaisten raporttien toimittamista. Muutosta esitetään siksi, että tällä hallituksen esityksellä esitetään ympäristönsuo-

jelulain 169 §:ään ja 221 a §:ään lisäyksiä, joiden mukaan Varsinais-Suomen ELY-keskus ilmoittaisi aluskierrätyslaitosten valvontaa koskevista toimista ja aluehallintovirasto ilmoittaisi komissiolle aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisista aluspurkamolle myöntämistään luvista ja niiden muutoksista.

Lisäksi pykälään lisättäisiin 2 momenttina Hongkongin yleissopimuksen edellyttämien tietojen toimittamista koskeva säännös. Esitetyn muutoksen myötä Liikenne- ja viestintäviraston tulisi toimittaa IMOLle Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan mukaiset tiedot, jotka liittyvät aluksiin tai luokituslaitoksiin. Säännöksen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi ilmoittaa IMOLle yleissopimuksen 12 artiklan mukaisesti hyväksytyjä luokituslaitoksia ja nimettyjä katsastajia, Suomen lipun alla purjehtivia aluksia, joille on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, aluksia koskevien tämän yleissopimuksen velvoitteiden rikkomisia ja aluksia kohtaan suunnattuja Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden toimeenpanoon liittyviä toimia edellyttämien koskevien tiedot. Uusi säännös perustuisi Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan 3, 4, 6 ja 7 kohtiin.

Eräissä yleissopimuksen muissa määräyksissä tarkennetaan 12 artiklan mukaisia velvoitteita toimittaa tietoja IMOLle. Rikkomusten havaitsemista koskevan 9 artiklan mukaan IMOLle toimitetaan raportit, jotka on laadittu alukselle tehdystä tarkastuksesta. Samoin IMOLle toimitetaan tiedot, jos mahdollisen rikkomuksen johdosta puututaan aluksen kulkuun esimerkiksi pysäyttämällä alus tai estämällä aluksen pääsy satamaan. Hallinnon on ilmoitettava IMOLle 10 artiklan nojalla toimista, joihin se ryhtyy yleissopimuksen mahdollisten rikkomusten johdosta. IMOLle on ilmoitettava myös syyt, joiden vuoksi toimiin ei ryhdytä vuoden kuluessa siitä, kun hallinto on saanut tiedon väitetystä rikkomuksesta. 10 artiklan ilmoittamissääntö koskee niin aluksia kuin aluskierrätyslaitoksia kohtaan väitetyistä rikkomuksista. 9 ja 10 artiklojen mukaiset ilmoitusten tekemisestä ei tarvitse säätää erikseen, koska ehdotetut aluksia koskevien Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden rikkomusten ja aluksia kohtaan suunnattujen yleissopimuksen velvoitteiden toimeenpanoon liittyvien toimien ilmoitusvelvoite kattaa ne.

Ympäristönsuojelulain 169 §:ään ja 221 a §:ään esitetään säännöksiä muista 12 artiklan mukaisista ilmoitusvelvollisuuksista. Varsinais-Suomen ELY-keskus vastaisi pääosin tietojen toimittamisesta, mutta aluehallintovirasto toimittaisi IMOLle tiedot laitokselle myönnettyistä luvista.

6 §. Tarkemmat määräykset. Voimassa olevan 3 §:n sisältö siirrettäisiin muuttamattomana uudeksi 6 §:ksi. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi siten edelleen määräyksenantovaltuus määräajasta, jossa aluksen omistajan on tehtävä aluskierrätysasetuksessa tarkoitettu ilmoitus aluskierrätyslaitokselle.

9 luku. Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa.

6 §. Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen. Pykälän 5 momenttia esitetään muutettavan siten, että siitä poistetaan viimeinen virke, jonka mukaan sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen on lähetettävä sataman pitäjälle ote rekisteriin eli ympäristönsuojelun tietojärjestelmään tehdystä merkinnästä. Säännös ei olisi tarpeen, koska jätehuoltosuunnitelman hyväksyvän viranomaisen tulee jo hallintolain nojalla toimittaa jätehuoltosuunnitelman hyväksymistä koskeva päätös sataman pitäjälle eikä rekisteriotteen saaminen tuottaisi sataman pitäjälle lisäarvoa. Huvivenesataman ja pienen kalastussataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyy kunnan ympäristönsuojeluviranomainen; muiden satamien jätehuoltosuunnitelman hyväksyy elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

12 luku. Valvonta ja hallintopakko.

2 §. Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät. Pykälään esitetään lisättävän uusi 4 momentti, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen. Asetuksen 27 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot nimeävät yhden tai useamman toimivaltaisen viranomaisen, joka vastaa asetuksen soveltamisesta ja täytäntöönpanosta. Toimivaltaisten viranomaisten nimet ja yhteystiedot on ilmoitettava komissiolle. Liikenne- ja viestintävirasto on jo nimetty voimassa olevan lain 7 luvun 14 a §:llä MRV-asetuksessa tarkoitetuksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi, mutta säännös lain johdonmukaisuuden vuoksi säännös siirrettäisiin nyt Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviä koskevaan 12 luvun 2 §:ään. Samalla säännöstä esitetään täydennettävän siten, että Liikenne- ja viestintävirasto nimettäisiin myös uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitetuksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi. Tämän lisäksi esitetään säädettävän, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi asetusten mukaisista toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä.

Näitä tehtäviä ovat 1) asetuksen 14 artiklan 4 kohdassa säädetty tehtävä ilmoittaa havaitsemistaan vaatimustenvastaisuuksista asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa todentajan toimista kyseisen todentajan akkreditoineen kansallisen akkreditointielimen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle; 2) asetuksen 14 artiklan 4 kohdassa säädetty tehtävä pyytää kansallista akkreditointielintä ottamaan valvontatoimissaan huomioon toisen jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta saadut tiedot vaatimustenvastaisuuksista mainitun asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa todentajan toimissa; 3) asetuksen 17 artiklassa tarkoitettu mahdollisuus suorittaa lisätarkastuksia hallinnoimiensa yhtiöiden aluksilla; 4) asetuksen 20 artiklan 4 kohdan mukainen tehtävä yhtiölle korotetun FuelEU-seuraamusmaksun (merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b lukuun esitettävät kasvihuonekaasuintensiteettimaksu ja maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu) määrä, kun vaatimustenmukaisuusylijäämää etukäteen lainaneella aluksella ei ole raportointikaudella yhtään satamakäyntiä unionissa; 5) asetuksen 22 artiklan 2 ja 5 kohdan mukainen velvoite antaa seuraamusmaksun maksaneelle alukselle niin sanottu FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja sekä tallentaa tällainen FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirja asetuksessa tarkoitettuun tietokantaan; 6) asetuksen 23 artiklan 7 kohdan mukainen velvoite kirjata seuraamusmaksujen määräämistä koskevat toimenpiteensä asetuksen 19 artiklassa tarkoitettuun tietokantaan; 7) asetuksen 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu toimivalta antaa karkotusmääräys jonkun muun valtion lipun alla liikennöivälle/purjehtivalle, suomalaisessa satamassa olevalle alukselle, joka ei täytä asetuksen 24 tarkoitettua voimassa olevan FuelEU-vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskeva velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena eikä tämän artiklan vaatimusten mukaisuutta ole voitu varmistaa muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä, ja velvoite ilmoittaa karkotusmääräyksestä komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle asetuksessa tarkoitettua tietokannan kautta; 8) asetuksen 25 artiklan 5 kohdassa säädetty velvoite antaa seuraamusmenettelyt yksittäistä alusta vastaan tiedoksi komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaisille lippuvaltioille 19 artiklassa tarkoitettua tietokannan kautta; sekä 9) asetuksen 26 artiklassa tarkoitettu velvoite suorittaa Suomessa akkreditoidun todentajan alukselle uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaisesti tekemien laskelmien ja toimenpiteiden uudelleentarkastelu.

6 §. Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät. Pykälää esitetään täydennettävän 5 ja 7 lukuihin esitettävien päästökieltojen valvonnan osalta. Koska Rajavartiolaitoksella ei ole vastaavaa teknistä valmiutta valvoa harmaan veden ja rikkipesureiden pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökieltoja kuin voimassa olevia päästökieltoja, kuten öljyjen ja käymäläjätevesien päästökieltoja, esitetään, ettei Rajavartiolaitos olisi näiden päästökieltojen osalta johtava valvontaviranomainen, mutta osallistuisi valvontaan. Siten Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi pääasiassa näiden päästökieltojen valvonnasta voimassa olevan 12 luvun 2 §:n nojalla.

8 a §. *FINAS-akkreditointipalvelun tehtävät.* 12 lukuun esitetään lisättävän uusi 8 a § pykälä, joka koskisi FINAS-akkreditointipalvelun tehtäviä. Pykälän 1 momentin mukaan FINAS-akkreditointipalvelu on MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu kansallinen akkreditointielin. Säännös vastaa MRV-asetuksen mukaisen tehtävän osalta voimassa olevan lain 7 luvun 14 b §:ää, mutta siihen lisättäisiin viittaus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettuun asetukseen. Siten FINAS-akkreditointipalvelu vastaisi jatkossa todentajien akkreditoinnista myös uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksen soveltamisalaan kuuluvia todentamistoimia varten. Asetuksen 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti FINAS-akkreditointipalvelun on toimitettava Euroopan komissiolle kunkin vuoden loppuun mennessä luettelo mainitun asetuksen soveltamisalaan kuuluvia todentamistoimia varten akkreditoituista todentajista ja näiden yhteystiedoista. Mainitun artiklan 5 kohdan mukaan komissiolle on toimivalta antaa delegoituja säädöksiä, joilla annetaan todentajien akkreditointia koskevia tarkempia menettelysääntöjä ja kriteerejä. Säännöksen mukaan delegoitujen säädösten tulee koskea akkreditoinnin hakemista; todentajien arviointia; akkreditoinnin jatkumisen vahvistamiseksi suoritettavaa valvontaa; toimenpiteitä joihin ryhdytään, jos todentaja ei täytä tämän asetuksen vaatimuksia; sekä kansallisia akkreditointielimiä koskevia vaatimuksia.

12 a §. *Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen toimeenpanoon liittyvät aluksen satamaan pääsyn epäminen ja pysäyttäminen.* Uudessa 12 a §:ssä säädettäisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 25 artiklan 3 kohdan edellyttämistä toimista sellaisia aluksia kohtaan, joilla ei kahtena tai useampana vuonna ole asetuksen 24 artiklan edellyttämää vaatimustenmukaisuusasiakirjaa. Asetuksen 25 artiklasta johtuu, että kansallisesti tulisi säätää ensinnäkin velvoitteesta evätä karkotusmääräyksen saaneen aluksen pääsy suomalaisen satamaan ja toiseksi Suomen lipun alla purjehtivan aluksen pysäyttämisestä.

Ehdotetun pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on evättävä karkotusmääräyksen saaneen muun kuin Suomen lipun alla purjehtivan aluksen pääsy Suomen satamiin. Karkotusmääräys voi olla Liikenne- ja viestintäviraston itsensä tai jonkun toisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen 25 artiklan nojalla antama.

2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi määrättävä suomalaisessa satamassa oleva Suomen lipun alla purjehtiva alukselle pysäytettäväksi, jos se ei täytä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 24 artiklassa säädettyä voimassa olevan vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskevaa velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena ja jos velvoitteen noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Asetuksen 25 artiklan 3 kohdan mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi annettava aluksen yhtiölle tilaisuudet esittää huomionsa. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi pysäytettävä karkotusmääräyksen saaneen laivayhtiön Suomen lipun alla purjehtiva alus. Tämä säännös ei pohjautu suoraan asetuksen velvoitteisiin, mutta olisi perusteltu, koska pysäyttämis- ja karkotusmääräyksen kriteerit ovat samat eli Liikenne- ja viestintäviraston olisi joka tapauksessa pysäytettävä Suomen lipun alla purjehtiva alus, joka ei täytä asetuksen 24 artiklan velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena. Turhan hallinnollisen taakan välttämiseksi aluksen voisi määrätä pysäytettäväksi jo suoraan toisen valtion karkotusmääräyksen perustuen.

Lisäksi 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi poistettava pysäyttämismääräys välittömästi, kun alus on täyttänyt asetuksen mukaiset velvoitteensa ja sille on myönnetty 24 artiklan mukainen vaatimustenmukaisuusasiakirja. Momentissa säädettäisiin myös asetuksen 25 artiklan 4 kohdan mukaisesti, että pysäyttämismääräys ei rajoita merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

Asetuksen 25 artiklan 5 kohdasta seuraa suoraan, että Liikenne- ja viestintäviraston on annettava yksittäiselle alukselle asetuksen perusteella osoittamansa seuraamusmenettelyt tiedoksi komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle asetuksen 19 artiklassa tarkoitettua tietokannan kautta.

Aluksen satamaan pääsyn epäämisestä ja pysäyttämisen ohella 25 artiklan 3 kohdassa säädetään karkotusmääräyksestä. Jäsenvaltion toimivaltainen viranomaisena voi määrätä karkotusmääräyksen toisen valtion lipun alla purjehtivalle alukselle, jolta toistuvasti puuttuu vaatimustenmukaisuusasiakirja. Lisäksi mainitun säännöksen mukaan toimivaltaisen viranomaisen tulee ilmoittaa antamastaan karkotusmääräyksestä komissiolle, muille jäsenvaltioille ja asianomaiselle lippuvaltiolle asetuksessa tarkoitettua tietokannan kautta. Karkotusmääräystä koskeva sääntely on suoraan sovellettavaa, joten Liikenne- ja viestintävirasto voi ryhtyä tällaisiin toimiin ilman kansallista säännöstä.

12 b §. *Oikeus suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä.* Uudessa 12 b §:ssä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä. Säännös olisi tarpeen esitetyn uuden 7 a luvun 11 §:n mukaisen satamien maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvomiseksi, sillä laissa ei nykyisin säädetä Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamista. Voimassa olevan lain 13 luvun 1 §:n säännöksiä maksusta, palkkioista ja kustannusten korvaamisesta sovellettaisiin myös ehdotetun uuden pykälän toimenpiteisiin.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tarkastusoikeudesta. Sen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy 7 a luvun 11 §:ssä tarkoitettua satamien maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulottuisi pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin. Tarkastustoimenpiteitä ei siis olisi tarkoitus ulottaa kotirauhan piirissä tehtäviksi, sillä edellytykset sinne ulottuvista toimenpiteistä säätämiseksi eivät täyty. Perustuslakivaliokunnan lähtökohtana on ollut se, että kotirauhaan puuttuminen moitittavuudeltaan hyvin vähäisten rikkomusten selvittämiseksi ei ole painavan tarpeen vaatimaa eikä siten täytä vaatimusta perusoikeusrajoituksen oikeasuhtaisuudesta.⁴⁸

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvontatehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä satamien pitäjiltä, joiden velvollisuuksista säädetään 7 a luvun 11 §:ssä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä.

13 luku. Erinäiset säännökset.

3 §. *Rangaistussäännökset.* Pykälän 2 momenttiin esitetään muutettavan siten, että kriminalisoidaan merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena toimiminen vastoin tällä esityksellä esitettäviä harmaan veden päästökieltoa ja rikkipesureiden puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökieltoa. Säännökset olisivat uudessa 6 a kohdassa ja muutetussa 8 a kohdassa (MRV-asetukseen liittyvä rangaistussäännös esitetään siirrettävän muutettuna uudeksi 9 a kohdaksi). Kriminalisoinnit katsotaan tarpeelliseksi kiellon tehokkaan toimeenpanon varmistamiseksi ja pelotevaikutuksen aikaansaamiseksi. Lisäksi toimiminen vastoin käsitellyn käymä-

⁴⁸ Esim. PeVL 14/2013 vp ja siinä viitatuut lausunnot.

lääjäteveden Suomen aluevesiä koskevaa päästökieltoa olisi rangaistavaa voimassa olevan pykälän 2 momentin 6 kohdan nojalla. Rangaistussäännökset perustuisivat tahallisuuteen tai huolimattomuuteen. Siten rangaistussäännökset vastaisivat voimassa olevan pykälän kansainväliseen sääntelyyn perustuvia rangaistussäännöksiä.

2 momenttiin esitetään lisättävän samalla uusi 9 a kohta, johon siirrettäisiin MRV-asetuksen mukaiset yhtiöitä koskevien velvoitteiden rikkomista koskeva rangaistussäännös. Säännös säilyisi sisällöllisesti muuttumattomana, mutta MRV-asetuksesta käytettäisiin lain 1 luvun 2 §:ään esitettyä lyhytnimeä ja säädösteknisesti virheellinen viittaus MRV-asetuksen artikloihin korjattaisiin.

Saman momentin 10 c kohdan ja 5 momentin rangaistussääntöjä esitetään päivitettävän Hongkongin yleissopimuksen täytäntöönpanoon liittyen. Voimassa olevan 2 momentin 10 c kohdan mukaan merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta voidaan tuomita sakkoon se, joka toimii vastoin aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa säädettyä aluksen kierrättämistä tai sen valmistelua koskevaa velvoitetta. Pykälään lisättäisiin rangaistavaksi niiden vastaavien Hongkongin yleissopimuksen purkamista koskevien velvoitteiden rikkominen, joita nyt esitetään merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 3 §:n 1 momenttiin. Rangaistavaa olisi siten se, että Suomessa purettavalla aluksella ei olisi 8 a luvun 2 §:n 1 ja 2 momentin mukaan edellytettäviä todistuskirjoja tai aluksen omistaja ei täyttäisi Hongkongin yleissopimuksen 8 säännön vaatimuksia. Velvoitteet koskisivat aluksen omistajaa aluksen lipusta riippumatta.

Pykälän nykyinen 5 momentti sisältää rangaistussäännöksen aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklan mukaisten vaarallisten materiaalien luettelon sisältöä, ylläpitoa ja päivitystä sekä aluksella säilyttämistä koskevien velvoitteiden laiminlyönnistä. Säännökseen lisättäisiin viittaukset kotimaan liikenteen alukselta edellytettävään vaarallisten materiaalien luetteloon, josta esitetään säädettyään 8 a luvun 4 §:ssä ja Hongkongin yleissopimuksen edellyttämiin todistuskirjoihin, joista esitetään säädettyään 8 a luvun 2 §:n 1 ja 2 momentissa. Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomittaisiin siten myös kotimaan liikenteen aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvoitteen pitää aluksella aluskierrätysasetuksen mukaista vaarallisten materiaalien luetteloa ja suomalaisen aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö velvoitteen, joka koskee Hongkongin yleissopimukseen perustuvia vaarallisten materiaalien luetteloa koskevaa todistuskirjaa tai kierrätyskelpoisuustodistusta.

7 §. Oikaisuvaatimus. Oikaisuvaatimusta lain mukaisia päätöksiä koskevaan pykälän 1 momenttiin esitetään lisättävän uusi 3 kohta, jonka mukaan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä annetun asetuksen mukaisten, 7 b lukuun esitettävien hiili-intensiteettimaksun ja maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävän maksun määräämistä koskevaan päätökseen voi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta oikaisua. Lisäksi 2 momentissa tehtäisiin muutos, jolla varmistettaisiin, että näistä päätöksistä voisi lisäksi hakea muutosta.

8 §. Muutoksenhaku. Pykälän 1 momentista ehdotetaan poistettavaksi viittaus 12 luvun 16 §:ään. Viittauksen poistaminen olisi tarpeen, jotta lain 12 luvun 16 §:ssä säädettyä uhkasakkoa, teettämishukkaa, ja keskeyttämishukkaa koskevat muutoksenhakusäännökset olisivat yhdenmukaiset voimassa olevan uhkasakkolain (113/990) muutoksenhakua koskevan 24 §:n 2 momentin kanssa.

Voimassa olevan merenkulun ympäristönsuojelulain säännöksistä seuraa, että uhkasakkoa, teettämishukkaa ja keskeyttämishukkaa koskevaan asiaan sovelletaan lähtökohtaisesti uhkasakkolaia. Uhkasakkolain 24 §:n 2 momentin mukaan haettaessa muutosta uhkasakon asettamista sekä

teettämisen tai keskeyttämisen asettamista koskevaan päätökseen sovelletaan, mitä muutoksenhausta päävelvoitteen määräämistä koskevaan päätökseen säädetään. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

9 §. Päätöksen täytäntöönpano. Pykälään lisättäisiin uutena 3 momenttina informatiivinen viittaus, jonka mukaan 7 b luvun 1 ja 2 §:ssä säädettyjen eli uusiutuvien ja vähähiilisten polttoainesten käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaisten seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa. Tällainen viittaus olisi perusteltu, koska vastaavasti voimassa olevan pykälän 2 momentti sisältää informatiivisen viittauksen 3 luvussa säädetyn öljypäästömaksun täytäntöönpanoa koskevaan merenkulun ympäristönsuojelulain säännökseen.

8.7 Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

2 §. Määritelmät. Pykälän 3 kohdan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määritelmä ehdotetaan muutettavan siten, että siitä poistetaan tarkenne ”73/78”, koska tarkenne ei tuo oikeudellista lisäarvoa eikä sitä käytetä enää kovin yleisesti. Tarkoituksena on helpottaa lakitekstin luettavuutta. Muutos vastaisi merenkulun ympäristönsuojelulakiin vuonna 2021 tehtyä muutosta. Määritelmä vastaisi myös paremmin yleissopimuksesta englanniksi yleisesti käytettyä termiä *MARPOL Convention*. Määritelmän sisältö ei muuttuisi. Lain muiden pykälien viittaukset yleissopimukseen muutettaisiin vastaamaan päivitettyä määritelmää.

Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 13 c kohta, jossa määriteltäisiin Hongkongin yleissopimus vastaavalla tavalla kuin yleissopimus määritellään merenkulun ympäristönsuojelulaisissa. Määritelmä on tarpeen, koska laissa esitetään säädettävän Hongkongin yleissopimuksen mukaisista katsastuksista. Määritelmä sijoittuisi pykälässä vakavuusdirektiiviä koskevan määritelmän perään.

37 §. Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus. Pykälän 1 momenttia esitetään muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyytää Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Säännökseen lisättäisiin myös, että katsastuksen perusteella voitaisiin myöntää todistuskirjat ja ne tunnustettaisiin samantarvoisiksi muiden alusturvallisuuslain 6 luvussa tarkoitettujen katsastusten ja todistuskirjojen kanssa.

Muutokset perustuisivat Hongkongin yleissopimuksen 12 sääntöön, jossa määrätään toisen sopimuspuolen suorittamista katsastuksista ja sen antamasta todistuskirjasta tai hyväksynnästä. On yleistä, että hyväksytyt luokituslaitokset suorittavat suuren osan katsastuksista ja myöntävät todistuskirjat. Luokituslaitokset toimivat maailmanlaajuisesti, ja käytännössä on melko harvinaista, että toista osapuolta pyydetään tekemään katsastus.

53 §. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset. Aluksen ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavia katsastusvaatimuksia koskevaan pykälään esitetään lisättävän viittaukset Hongkongin yleissopimukseen. Siten varmistettaisiin, että suomalaiset alukset katsastettaisiin Hongkongin yleissopimuksen mukaisesti, kuten yleissopimuksen liitteen 10 säännössä edellytetään. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä katsastusten suorittamisesta, kuten eri tyypisissä katsastuksissa tarkastettavista asioista.

Samalla pykälän viittaukset MARPOL-yleissopimukseen esitetään muutettavan 2 §:ään esitettyyn muotoon.

57 §. *Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat.* Pykälän 2 momentin määräyksen antovaltuutta esitetään täydennettävän siten, että siihen lisätään Hongkongin yleissopimuksen mukaiset katsastukset. Siten Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä myös Hongkongin yleissopimuksen mukaisiin katsastuksiin liittyvistä katsastusasiakirjoista sekä todistuskirjoista sekä näiden voimassaolosta.

Samalla pykälän viittaukset MARPOL-yleissopimukseen esitetään muutettavan 2 §:ään esitettyyn muotoon.

8.8 Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

1 luku. Yleiset säännökset.

2 §. *Määritelmät.* Voimassa olevan pykälän 5 kohdan b alakohdan MARPOL 73/78 -yleissopimuksen määritelmä ehdotetaan muutettavan siten, että siitä poistetaan tarkenne ”73/78” merenkulun ympäristönsuojelulakiin jo aiemmin tehdyn muutoksen mukaisesti. Tarkenne ei tuo oikeudellista lisäarvoa eikä sitä käytetä enää kovin yleisesti. Tarkoituksena on helpottaa lakitekstin luettavuutta. Määritelmää myös tarkennettaisiin siten, että sillä viitattaisiin vuoden 1973 yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjaan ja sen muutoksiin.

5 kohtaan ehdotetaan lisättäväksi uusina n ja o kohtina, painolastivesiyleissopimuksen ja Hongkongin yleissopimuksen määritelmät. Määritelmät vastaisivat merenkulun ympäristönsuojelulain määritelmiä. Määritelmät sijoittuisivat viimeiseksi alakohdiksi 5 kohdassa, jossa määritetään, mitä tarkoitetaan kansainvälisillä yleissopimuksilla. Alusturvallisuuden valvontalain mukaisesti Suomen satamaan saapuville ulkomaisille aluksille tehdään satamavaltiotarkastuksia, joissa tarkistetaan, että alukset vastaavat niitä kansainvälisiä yleissopimuksia, jotka Suomi on hyväksynyt. Siten määritelmän lisäämisen myötä Liikenne- ja viestintäviraston tulisi satamavaltiotarkastusten yhteydessä varmistaa, että aluksilla on myös painolastivesiyleissopimuksen ja Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät asiakirjat. Hongkongin yleissopimuksen lisääminen on perusteltua yleissopimuksen panemiseksi täytäntöön. Painolastivesiyleissopimuksen mukaisten tarkastusten toteuttaminen on myös tarpeen yleissopimuksen tehokkaan täytäntöönpanon varmistamiseksi. Muutos on jäänyt toteuttamatta painolastivesiyleissopimuksen voimaansaattamisen yhteydessä.

11 §. *Aluksen tarkastus tai tutkimus.* Pykälään esitetään uutta 4 momenttia, jolla toimeenpantaisiin Hongkongin yleissopimuksen 10 artiklan mukainen, Suomelle lippuvaltiona kohdistuva velvoite tutkia yleissopimuksen toisen sopimuspuolen ilmoituksesta, onko alus syyllistynyt mainitun yleissopimuksen velvoitteen rikkomiseen. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava Hongkongin yleissopimuksen mukaisesti väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle toimista, joihin väitetyn rikkomuksen johdosta on ryhdytty.

8.9 Laki jätelain muuttamisesta

108 §. *Jätteen kansainvälinen siirto ja aluksen siirtäminen purettavaksi.* Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että aluksen siirrosta purettavaksi määrätään EU:n aluskierrätysasetuksen lisäksi turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 Hongkongissa tehdystä yleissopimuksessa. Yleissopimuksesta käytetään yleisesti nimeä Hongkongin yleissopimus.

108 a §. *Viranomaisten tehtävät aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanossa.* Pykälään tehtäisiin tarvittavat muutokset, jotka koskevat Hongkongin yleissopimuksen mukaisia viranomaistehtäviä. Lisäksi pykälään tehtäisiin pienehköjä muutoksia EU:n

aluskierrätysasetuksen mukaisiin viranomaistehtäviin. Pykälä muutettaisiin kokonaan, minkä lisäksi sen otsikkoon lisättäisiin Hongkongin yleissopimus.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin siitä, että aluehallintovirasto olisi toimivaltainen viranomaisen EU:n aluskierrätysasetuksen lisäksi myös Hongkongin yleissopimuksen osalta ja se myöntäisi luvan aluspurkamolle, joka hakee yleissopimuksen mukaista lupaa toiminnalleen. Sopimuspuolen velvollisuudesta myöntää lupa määrätään yleissopimuksen 6 artiklassa ja sopimuksen liitteen 16 säännössä. Luvan myöntämisen edellytyksistä säädettäisiin tarkemmin ympäristönsuojelulain 221 a §:ssä. Pykälään lisättäisiin toimivaltaiseksi viranomaiseksi myös se elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, joka valvoo laitosta, jolle on myönnetty asetuksen tai yleissopimuksen mukainen lupa. Mainituissa säädöksissä toimivaltaisella viranomaisella tarkoitetaan viranomaista, joka vastaa kaikista aluskierrätyslaitoksiin liittyvistä toimista, joten myös valvova viranomaisen olisi toimivaltainen viranomaisen.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirrettäisiin uuteen 108 b §:ään, jossa säädettäisiin tarkemmin aluskierrätysuunnitelmasta. Pykälän nykyinen 3 momentti siirtyisi 2 momentiksi. Säännöksessä muutettaisiin Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus Suomen ympäristökeskuksen sijaan toiseksi viranomaistahoksi, joka toimisi yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa aluskierrätysasetuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi. Momenttiin lisättäisiin Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle velvollisuus seurata aluskierrätyksen toimeenpanoa yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa. Yhteistyötä voisi olla tarve tehdä esimerkiksi tilanteessa, jossa aluksen tiedetään olevan purkukuntoinen ja sille on mahdollisesti laadittu aluskierrätysuunnitelma. Tällöin voisi olla tarpeen varmistaa, ettei purkukuntoinen alus päädy sellaiseen aluspurkamoon, joka ei ole EU:n hyväksytyjen laitojen listalla. Aluskierrätysasetuksen toimeenpanon seuranta kuuluu nykyisin Suomen ympäristökeskukselle. Suomen ympäristökeskus on toimivaltainen viranomaisen jätteiden kansainvälisissä siirroissa. Sillä ei kuitenkaan ole viranomaistehtäviä liittyen aluskierrätyslaitoksiin tai aluksiin sinänsä. Aluskierrätyslaitoksen luvan myöntää aluehallintovirasto ja laitosta valvoo ELY-keskus. Seurantatehtävää hoitaisi Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, mutta tehtävä olisi tarkoitus siirtää tulevan aluehallintouudistuksen myötä uudelle perustettavalle virastolle.

Suomen ympäristökeskuksella säilyisi nykyisessä 4 momentissa säädetty tehtävä toimia asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi aluskierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen. Momentti siirtyisi 3 momentiksi. Purkukuntoisten alusten siirrolla Suomen ulkopuolelle on yhtymäkohtia kansainvälisiin jätesiirotiin, joita Suomen ympäristökeskus valvoo.

108 b §. *Aluskierrätysuunnitelma ja ennakoilmoitukset aluksen siirrosta ja purkamisesta.* Jätelakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä, jossa säädettäisiin Hongkongin yleissopimuksen edellyttämästä aluskierrätysuunnitelmasta, jotka tulisi laatia ja toimittaa viranomaisille ennen aluksen purkamista. EU:n aluskierrätysasetus edellyttää EU:n jäsenvaltion lipun alla purjehtivilta aluksilta aluskierrätysuunnitelman laatimista ennen kuin alus puretaan. Aluksille tulisi uutena vaatimus siitä, että niillä tulisi olla myös Hongkongin yleissopimuksen liitteen 9 säännön mukainen aluskierrätysuunnitelma. Yleissopimuksen mukainen suunnitelma vaadittaisiin EU:n jäsenvaltion lipun alla purjehtivien alusten lisäksi myös EU:n ulkopuolisen valtion lipun alla purjehtivalta alukselta, joka tuotaisiin Suomeen purettavaksi. Aluskierrätysuunnitelma olisi toimitettava asianomaiselle aluehallintovirastolle hyväksyttäväksi vähintään 45 vuorokautta ennen kuin se vastaanottaa aluksen. Asianomainen aluehallintovirasto olisi se, jonka toimialueella aluskierrätyslaitos toimii. Suunnitelma tulisi tehdä suomen- tai ruotsinkielisenä. Suunnitelmasta olisi tehtävä englannin-, ranskan- tai espanjankielinen käännös, jos asianomaisen

lippuvaltion hallinto sitä vaatisi. Kääntämistä koskeva vaatimus perustuisi yleissopimuksen liitteen 9 säännön 2 kohtaan. Käännättäminen kuuluu yleissopimuksen mukaan aluskierrätyslaitokselle. Suunnitelman lisäksi aluskierrätyslaitoksen tulisi ilmoittaa aluehallintovirastolle Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 2 kohdan mukaiset tiedot. Kyseisessä kohdassa edellytetään tietoja muun muassa aluksesta ja aluksen lippuvaltiosta, aluksen omistajasta sekä vaarallisten materiaalien luettelosta.

Pykälän 2 momentin mukaan aluehallintoviraston olisi ilmoitettava aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle kolmen vuorokauden kuluessa, että se on vastaanottanut aluskierrätysuunnitelman. Aluehallintovirasto hyväksyisi aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen liitteen 9 säännön mukaisen aluskierrätysuunnitelman ja tekisi asiassa kirjallisen päätöksen. Vastaava kirjallinen hyväksyntä tehdään aluskierrätysasetuksen mukaisesta aluskierrätysuunnitelmasta. Tarkoitus olisi, että EU-asetuksen ja yleissopimuksen mukainen aluskierrätysuunnitelma voitaisiin hyväksyä yhdellä päätöksellä. Yleissopimuksen mukaan päätöksen voisi tehdä myös hiljaisesti, mutta Suomessa käytössä olisi vain kirjallinen menettely, koska hiljainen hyväksyntä on vieras Suomen oikeusjärjestykselle. Kirjallinen menettely olisi asianmukaisempi myös siitä syystä, että kirjalliseen päätökseen liittyy perusteluvollisuus ja siihen voidaan liittää valitusosoitus.

Aluehallintoviraston olisi lisäksi toimitettava aluskierrätysuunnitelmaa koskeva päätös aluksen omistajalle, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne- ja viestintävirastolle ja Suomen ympäristökeskukselle. Säännös olisi tarpeen tiedonkulun varmistamiseksi viranomaisten välillä. Aluskierrätysuunnitelman toimittaminen aluksen omistajalle ja hallinnolle eli Liikenne- ja viestintävirastolle perustuisi Hongkongin yleissopimuksen liitteen 9 säännön 4 kohtaan.

Aluskierrätyslaitoksen tulisi 4 momentin mukaan ilmoittaa aluehallintovirastolle myös yleissopimuksen liitteen 24 säännön 3 kohdan mukaisesti purkamisen suunnitellusta aloittamista. Tämä ilmoitus tulisi tehdä sen jälkeen, kun Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt alukselle kierrätyskelpoisuuden osoittavan kansainvälisen todistuskirjan merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 2 §:n mukaan. Ilmoituksessa tulisi olla myös kopio kierrätyskelpoisuuden osoittavasta kansainvälisestä todistuskirjasta. Yleissopimuksen 24 säännössä edellytetään lisäksi, että ilmoitus laadittaisiin 7 lisäyksen mukaisen mallin mukaan.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää tarkemmin pykälässä säädettyjen aluskierrätysuunnitelman ja ilmoitusten sisällöstä.

108 c §. *Ilmoitus aluksen purkamisen loppuunsaattamisesta.* Pykälä olisi uusi. Sen 1 momentin mukaan aluskierrätyslaitoksen olisi annettava alukselle loppuunsaattamisilmoitus sen jälkeen, kun alus on purettu kokonaan tai osittain yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti. Ilmoitus olisi annettava 14 vuorokauden kuluessa purkamistoiminnan päättymisestä.

Pykälän 2 momentin mukaan aluskierrätyslaitoksen tulisi ilmoittaa purkamisen päättymisestä asianomaiselle aluehallintovirastolle. Ilmoitus tehtäisiin yleissopimuksen liitteen 25 säännössä mainitun 7 lisäyksen mukaisesti. Ilmoitukseen tulisi liittää tiedot mahdollisista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, jotka ovat aiheuttaneet haittaa ihmisten terveydelle tai ympäristölle.

Yleissopimuksen liitteen 25 säännössä edellytetään lisäksi, että toimivaltainen viranomainen toimittaisi kopion loppuunsaattamisilmoituksesta hallinnolle, joka on myöntänyt alukselle kierrätyskelpoisuutta osoittavan todistuksen eli tässä tapauksessa Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän 3 momentti sisältäisi asetuksenantovaltuuden. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä pykälässä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

147 §. Rangaistussäännökset. Pykälän 2 momentissa säädetään rikoslain säännöksiä täydentävistä sakonuhkaisista rangaistussäännöksistä. Kyseisen momentin 24 kohdan mukaan EU:n aluskierrätysasetuksen mukaisen aluskierrätysuunnitelman laatimisvelvollisuuden tahallinen tai huolimattomuudesta tehty rikkominen on rangaistavaa. Kohtaa täydennettäisiin siten, että siihen lisättäisiin Hongkongin yleissopimuksen mukaisen aluskierrätysuunnitelmaa koskevan velvoitteen rikkominen. Lisäksi 2 momenttiin lisättäisiin uusi 25 kohta, joka mukaan rangaistavaa olisi 108 b tai 108 c §:ssä säädetyn aluskierrätyslaitoksia koskevien ilmoitusvelvollisuuksien laiminlyönti. Yleissopimus edellyttää, että sopimuksen vaatimusten rikkominen kielletään kansallisesti ja että seuraamukset ovat riittävän ankaria. Rangaistavaksi säädettyvät teot olisivat moitittavuudeltaan yhteneväisiä muiden säännöksessä säädettyjen tekojen ja laiminlyöntien kanssa.

8.10 Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta

169 §. Tarkastus onnettomuus-, haitta- ja rikkomustilanteissa. Pykälässä säädetään valvontaviranomaisen velvollisuudesta tehdä tarkastus, jos onnettomuuden, haitasta tehdyn ilmoituksen, luvan tai ilmoituspäätöksen noudattamatta jättämisen tai muun seikan vuoksi on aihetta olettaa, että toiminnasta aiheutuu terveyshaittaa tai merkittävää muuta ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa. Hongkongin yleissopimuksen 9 ja 10 artiklassa määrätään tarkastuksen tekemisestä aluskierrätyslaitokselle, jos sopimuspuoli saa tarkastuspyynnön tai ilmoituksen toiselta osapuolelta sopimuksen rikkomisesta. Voimassa oleva säännös kattaa tarkastusvelvollisuuden viranomaisen saadessa tällaisen tarkastuspyynnön tai ilmoituksen toiselta Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolelta.

Pykälän 2 momentissa määriteltäisiin Hongkongin yleissopimus, sillä siihen viitattaisiin myös ehdotetussa 221 a §:ssä. Momenttiin lisättäisiin valvontaviranomaiselle velvollisuus toimittaa tiettyjä tietoja Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, jos valvontaviranomainen tekee yleissopimuksessa tarkoitettuja tarkastuksia. Yleissopimuksen 12 artiklaan on koottu tiedonantovelvollisuudet IMOLle aluskierrätyslaitoksista. Ilmoitusvelvollisuudet koskevat 9 artiklan 4 kohdan mukaan aluskierrätyslaitokselle tehtyjä tarkastuksia toiselta osapuolelta saadun tarkastuspyynnön perusteella tai 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa. Jos tarkastuksessa on kyse sopimuksen 9 artiklan 4 kohdan mukaisesta tarkastuksesta, tarkastuksesta tulisi laatia raportti ja toimittaa se ilmoituksen tehneelle osapuolelle ja IMOLle. Mikäli kyse olisi yleissopimuksen 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettusta rikkomuksesta, josta viranomaisen saa ilmoituksen toiselta osapuolelta, valvontaviranomaisen olisi tutkittava asia ja ilmoitettava tiedot toimista, johon ilmoituksen johdosta ryhdytään. IMOLle olisi ilmoitettava myös syyt, joiden vuoksi toimiin ei ryhdytä vuoden kuluessa siitä, kun osapuoli on saanut tiedon väitetystä rikkomuksesta. Säännösehdotuksen mukaan raportti ja toimenpiteet tulisi ilmoittaa Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka toimittaisi tiedot eteenpäin IMOLle. Säännöksellä varauduttaisiin siihen tilanteeseen, että Suomessa toimisi muitakin aluspurkamoita kuin nykyinen Varsinais-Suomen ELY-keskuksen toimialueella sijaitseva aluspurkamo. Varsinais-Suomen ELY-keskus raporttoisi IMOLle myös aluskierrätyslaitoksen mahdollisista työsuojelurikkomuksista. Raportointi IMOLle tapahtuisi englannin kielellä ja siksi säännöksessä edellytettäisiin tietojen toimittamista Varsinais-Suomen ELY-keskukselle englanniksi.

Valvontaviranomaisen olisi ilmoitettava myös aluskierrätysasetuksen 21 artiklan mukaisista aluskierrätyslaitosta koskevista toimista Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Mainitun artiklan mukaan komissiolle on raportoitava kolmen vuoden välein mahdollisista aluskierrätystä koskevista laittomuuksista ja niiden johdosta toteutetuista toimista.

Varsinais-Suomen ELY-keskus kokoaisi tiedot Suomesta ja toimittaisi ne komissiolle kolmi-vuotisraportin yhteydessä. Mahdollinen laiton teko voisi tapahtua myös sellaisella korjaustela-kalla, jolla ei ole tarvittavaa asetuksen mukaista lupaa ja siksi säännökseen lisättäisiin valvon-taviranomaisille velvollisuus ilmoittaa toimista Varsinais-Suomen ELY-keskukselle. Liikenne- ja viestintävirasto toimittaisi aluksia koskevat tiedot komissiolle merenkulun ympäristönsuoje-lulain 8 a luvun 5 §:n mukaisesti.

221 a §. *Alusten purkamista koskevat erityissäännökset.* Pykälässä säädetään luvan myöntämi-sestä aluskierrätyslaitokselle, joka purkaa aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, luvan myöntämisen yhteydessä pyydetystä lausunnosta työsuojeluviranomaisilta sekä vaatimuksesta peruuttaa aluskierrätystä koskeva lupa työsuojeluviranomaisen katsoessa, etteivät työsuojelua koskevat vaatimukset enää täyty. Aluskierrätysasetuksen mukainen alus-kierrätyslaitoksen lupa on osa ympäristölupaa.

Pykälän 1 ja 2 momenttiin lisättäisiin Hongkongin yleissopimuksen mukaiset vaatimukset alus-kierrätystä koskevan luvan myöntämiseksi ja peruuttamiseksi. Jos Suomessa toimiva korjauste-lakka, jonka ympäristölupa kattaa aluskierrätysasetuksen mukaisen aluskierrätysten harjoitta-misen ja telakka aikoo purkaa asetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, sen ympäristölupa tulisi päivittää kattamaan myös Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvien alus-ten purkamisen. Ympäristöluvan muuttamista voisi hakea ympäristönsuojelulain 89 §:n nojalla, jolloin lupa käsiteltäisiin mainitun pykälän 6 momentin nojalla 96 §:n mukaisessa kevennyksessä menettelyssä.

Aluskierrätyslaitoksia koskevista vaatimuksista määrätään Hongkongin yleissopimuksen liit-teen 16–23 säännöissä. Sääntöjen sisältöä on kuvattu tarkemmin tämän esityksen kohdassa 7.1. Aluskierrätyslaitoksella tulisi olla muun muassa aluskierrätyslaitoksen suunnitelma ja menette-lyt, joilla ehkäistään ihmisten terveydelle ja ympäristölle haitallisia vaikutuksia. Aluksia pure-taessa sen tulisi käsitellä asianmukaisesti vaaralliset materiaalit, huolehtia purkamisen yhtey-dessä syntyneiden jätteiden asianmukaisesta käsittelystä sekä toimittaa jätteet käsiteltäväksi lu-van saaneeseen käsittelylaitokseen. Laitos saisi purkaa ainoastaan aluksia, jotka noudattavat ja täyttävät yleissopimuksen vaatimukset. Hongkongin yleissopimuksen liitteen 17 ja 19–23 sään-nöt sisältävät myös työsuojeluvaatimuksia. Pykälän 2 momentin mukaan työsuojeluviranomai-selta tulisi pyytää lausunto siitä, että aluspurkamo täyttää yleissopimuksen työsuojelua koskevat vaatimukset. Kyseisiä sääntöjä on kuvattu tarkemmin tämän esityksen kohdassa 7.1. Säännök-sestä poistettaisiin tarpeettomana vaatimus siitä, että työsuojeluviranomaisen tulisi puoltaa lu-van myöntämistä. Jos työsuojeluviranomainen katsoo, etteivät työsuojelua koskevat vaatimuk-set enää täyty, alusten purkamista koskeva lupa tulisi peruuttaa. Aluskierrätysasetuksen tai Hongkongin yleissopimuksen mukaisen aluskierrätystä koskevan luvan peruuttaminen ei kui-tenkaan tarkoittaisi koko ympäristöluvan peruuttamista. Lupa voitaisiin peruuttaa myös 93 §:ssä säädettyjen ehtojen täytyttyä.

Pykälän uudessa 3 momentissa säädettäisiin siitä, että aluspurkamolle myönnettävä Hongkon-gin yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä myönnettäisiin enintään viiden vuoden ajaksi kerrallaan. Jos lupa myönnetään, laitoksen ympäristölupaan liitettäisiin Hong-kongin yleissopimuksen lisäyksessä 5 olevan mallin mukainen lupa suomeksi ja englanniksi. Vaatimukset perustuisivat yleissopimuksen liitteen 16 säännön kohtiin 4 ja 5.

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan aluehallintoviraston tulisi ilmoittaa Euroo-pan komissiolle aluskierrätyslaitokselle myönnetystä luvasta ja luvan muutoksista. Tiedot lu-vasta tulisi toimittaa myös ympäristöministeriölle. Ympäristöministeriö on nykyisin toimittanut tiedot komissiolle, mutta aluehallintovirastolla on luvan myöntävänä viranomaisena ajantasai-

semmat tiedot lupien mahdollisista muutoksista. Ilmoitusvelvollisuus perustuisi aluskierrätysasetuksen 14 artiklaan. Myös Hongkongin yleissopimuksesta seuraisi uusia ilmoitusvelvollisuuksia viranomaiselle. Yleissopimuksen 12 artiklan 1 kohdan mukaan IMO:lle tulisi toimittaa tiedot aluskierrätyslaitoksista, joilla on myönnetty yleissopimuksen mukainen lupa. Lisäksi yleissopimuksen 7 artiklan mukaan IMO:lle tulisi toimittaa pyydettyä tiedot, joiden perusteella lupa on myönnetty. Tiedot tulisi pyydettyä toimittaa myös tietoja pyytäneelle toiselle sopimuspuolelle. Tiedot toimitettaisiin IMO:lle englanniksi.

8.11 Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

Sakon täytäntöönpanosta annettua lakia esitetään muutettavan, jotta sitä sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun mukaisiin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettuun asetukseen perustuviin seuraamuksiin. Siten lain 1 §:ään esitetään viimeiseksi kohdaksi uutta 31 kohtaa, jonka mukaan laissa säädettyssä järjestyksessä pannaan täytäntöön merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitettu kasvihuonekaasuintensiteettimaksu ja mainitun lain 2 §:ssä tarkoitettu maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu.

9 Lakia alemman asteinen sääntely

Hongkongin yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen uudistetun VI liitteen ja MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteisiin tehtyjen muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamiseksi on tarpeen antaa blankettiasetukset. Asetukset on tarkoitus valmistella Hongkongin yleissopimuksen ja mainittujen MARPOL-muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamiseksi annettavan blankettilain vahvistamisen yhteydessä. Kuten Hongkongin yleissopimuksen voimaansaattamisesta annettavan blankettilain, myös siihen liittyvän voimaansaattamisasetuksen on tarkoitus tulla voimaan 26.6.2025. Asetusten MARPOL-yleissopimuksen muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta on tarkoitus tulla voimaan mahdollisimman pian.

Jätelakiin esitettäviin 108 b ja c §:iin ehdotetaan uusia asetuksenantovaltuuksia säätää tarkemmin Hongkongin yleissopimuksen mukaisten ilmoitusten sisällöstä, joita eri tahoille on toimitettava aluksen vastaanoton ja purkamisen eri vaiheista, sekä aluskierrätysuunnitelman sisällöstä. Tarpeelliset säännökset lisättäisiin jätteistä annettuun valtioneuvoston asetukseen.

Alusturvallisuuslakiin esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle toimivaltaa antaa määräyksiä alusten Hongkongin yleissopimuksen mukaisiin katsastuksiin liittyen. Määräyksenantovaltuus vastaisi muiden IMO:n kansainvälisten sopimusten mukaisten katsastuksia yksityiskohtia ja aluksille myönnettäviä asiakirjoja koskevaa määräyksenantovaltuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista tulisi huomioida uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen mukaisten asiakirjojen myöntämisestä perittävät maksut.

10 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta ja sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta tulevat voimaan 1.1.2025.

Myös rikkipesureiden pesuvesien päästökieltoa koskeva merenkulun ympäristönsuojelulain 7 luvun uusi 9 b § tulisi voimaan 1.1.2025, mutta sen soveltaminen alkaisi kunkin aluksen osalta

vasta ensimmäisestä väli- tai uusintakatsastuksesta taikka vuoden 2030 alusta riippuen siitä mikä niistä tulee ajallisesti ensin. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että alukselle ehditään tarvittaessa asentaa lisätankkikapasiteettia, jos se on tarpeen, jotta alus voi noudattaa määritettyä päästökieltoa.

Ehdotetaan, että tämän lain voimaan tullessa merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 16 §:n nojalla vireillä olevaan uhkasakkoa, teettämisuhkaa tai keskeyttämisuhkaa koskevaan asiaan sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Ehdotetulla siirtymäsäännöksellä selvennettäisiin sitä, että ennen tämän hallituksen esityksen mukaisen merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 8 §:n 1 momentin muutoksen voimaantuloa vireille tulleet uhkasakkoa, teettämisuhkaa ja keskeyttämisuhkaa koskevat asiat käsiteltäisiin loppuun aiemmin voimassa olleita säännöksiä noudattaen.

Hongkongin yleissopimuksen voimaansaattamisesta annettavan blankettilain ja Hongkongin yleissopimuksen täytäntöönpanoon liittyvien merenkulunympäristönsuojelulain 8 a luvun muutosten sekä ympäristönsuojelulain, jätelain, alusturvallisuuslain ja alusturvallisuuden valvontalain muutoslakien on tarkoitus tulla voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohdantana. Tarkoituksena on, että ne tulisivat voimaan 26.6.2025, jolloin Hongkongin yleissopimus tulee voimaan.

MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutosten voimaansaattamislait ja MARPOL-yleissopimuksen uudistettuun VI liitteeseen liittyvien merenkulun ympäristönsuojelulain 5 ja 7 a luvun pykälien on tarkoitus tulla voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohdantana, koska voimaantulon ajankohdassa on huomioitava, milloin tasavallan presidentti vahvistaa lait ja millä aikataululla IMO:lle on mahdollista ilmoittaa, että muutokset on hyväksytty Suomessa. Lähtökohtaisesti voimaansaattamislakien ja merenkulun ympäristönsuojelulain 5 luvun muutosten ja 7 a luvun 1–8 ja 12 §:n on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2025.

11 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

Ahvenanmaan itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaan maakuntapäivien suostumus on tarpeen valtiosopimuksen voimaansaattamissäädökselle, jos sopimus sisältää määräyksen maakunnan toimivaltaan kuuluvassa asiassa.

Hongkongin yleissopimus

Hongkongin yleissopimus sisältää sekä määräyksiä, jotka kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain mukaan maakunnan lainsäädäntövaltaan, että määräyksiä, jotka kuuluvat valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulku ja kauppamerenkulun väylät ovat valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvia asioita. Yleissopimuksen määräykset, jotka koskevat kauppamerenkulun aluksia, kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Valtakunnalla on lainsäädäntövalta myös asioissa, jotka koskevat työoikeutta ja työsuojeluoikeuden on yleensä katsottu kuuluvan sen alle.

Itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat luonnon- ja ympäristönsuojelua, luonnon virkistyskäyttöä ja vesioikeutta. Sopimuksen määräyksiä, jotka koskevat aluspurkamoiden toimintaa, voidaan pitää Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 10 kohdassa tarkoitettuna ympäristönsuojelua koskevinä määräyksinä. Siten sopimuksen voimaansaattamiseksi Ahvenanmaan maakunnassa on itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaan saatava Ahvenanmaan maakuntapäivien hyväksyntä.

MARPOL-yleissopimuksen muutokset

Valtaosa päätöslauselmalla MEPC.328(76) uudistetun MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräyksistä koskee kauppamerenkulkua ja kuuluu siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Liitteen 17 sääntö sisältää määräyksiä satamien vastaanottolaitteista, jotka puolestaan koskevat ympäristönsuojeluun kuuluvia asioita, minkä vuoksi ne kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ympäristönsuojelun alaan kuuluvat myös säännökset, jotka koskevat meriliikenteen energiatehokkuuden parantamista ja ilmastopäästöjen vähentämistä. Koska MARPOL-yleissopimuksen uudistettu VI liite sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat osittain maakunnan lainsäädäntövaltaan, on niiden voimaansaattamislain voimaantulemiselle Ahvenanmaan maakunnassa saatava itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus.

Päätöslauselmilla MEPC.330(76) ja MEPC.360(79) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutokset, jotka ovat Suomen toimivallassa, koskevat kauppamerenkulkua ja kuuluvat siten valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

Lontoon pöytäkirjan muutokset

Lontoon pöytäkirjan muutokset koskevat ympäristön- ja luonnonsuojelua, joten esitetyt muutokset kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 10 kohdan nojalla maakunnan lainsäädäntötoimivaltaan.

12 Toimeenpano ja seuranta

Esitettävistä muutoksista, erityisesti kansallisista aluspäästökielloista, on tarkoitus tiedottaa varustamoja ja muita alusten edustajia sekä satamia esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston säädösinfoissa ja laivameklareiden kautta. Säädosmuutosten toimeenpanoon tai niiden seurantaan liittyen ei ole suunniteltu muita kansallisia toimia.

IMO:n pilaantumisen ehkäisemisen ja torjunnan alakomitea (PPR) on pyytänyt jäsenvaltioita toimittamaan tietoja rikkipesureiden pesuvesiä koskevista paikallisista ja alueellisista päästörajoituksista ja muista ehdoista järjestön ylläpitämän maailmanlaajuisen yhtenäisen merenkulun tietojärjestelmän eli niin sanotun GISIS-järjestelmän kautta, jotta merenkulkijoilla olisi tarvittavat tiedot alueellisesta sääntelystä. Tiedot Suomen aluevesille esitetystä päästökiellosta on tarkoitus toimittaa GISIS-järjestelmään sen jälkeen, kun tasavallan presidentti on vahvistanut esitetyn lain merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 30 artiklassa säädetään kertomuksista ja uudelleentarkastelusta. Artiklan mukaan komissio tekee kertomukset asetuksen ja MRV-asetuksen suhteesta, asetuksen toimivuudesta ja IMO:n mahdollisesti hyväksymästä maailmanlaajuisesta kasvihuonekaasupäästöstandardista tai aluksilla käytettävän energian maailmanlaajuisista kasvihuonekaasuintensiteettirajoista. Asetuksen toimuutta koskeva arvio tulee tehdä vuoden 2027 loppuun mennessä ja sen jälkeen vähintään viiden vuoden välein. Komissio voi tarvittaessa liittää kertomuksiin lainsäädäntöehdotuksia. Lisäksi 6 komissio seuraa asetuksen täytäntöönpanoa.

Jakeluinfra-asetuksen 24 artiklassa säädetään raportoinnista ja uudelleentarkastelusta. Sen 2 kohdan mukaan komissio tarkastelee asetusta uudelleen vuoden 2026 loppuun mennessä ja sen jälkeen viiden vuoden välein. Osana uudelleentarkastelua komissio arvioi myös, missä määrin asetuksen täytäntöönpano on saavuttanut tavoitteensa ja vaikuttanut eri alojen kilpailukykyyn. Jakeluinfra-asetuksen 24 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaan komissio arvioi muun ohella

satamien maasähkön syöttöä koskevassa 9 artiklassa säädetyn bruttovetoisuuden kynnyksarvon mahdollista alentamista sekä asetuksen soveltamisalan ulottamista muihin alustyypppeihin muassa asiaan liittyvissä EU:n säädöksissä tehtyjen muutosten perusteella. Jakeluinfra-asetuksen 24 artiklan 3 kohdan mukaan komissio harkitsee arviointi huomioon ottaen, liitetäänkö uudelleentarkoitukseen ehdotus jakeluinfra-asetuksen muuttamisesta.

Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanosta keskustellaan IMOssa etenkin sen merellisen ympäristön suojelukomitean kokouksissa. IMO:n sihteeristö seuraa sopimukseen sitoutumisia ja sen toimeenpanoa kansainvälisesti. Euroopan komissio seuraa aluskierrätysasetuksen toimeenpanoa ja arvioi sen suhdetta Hongkongin yleissopimukseen. Jätelain 108 a §:ssä esitetään säädettävän, että Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus seuraa aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanoa Suomessa aluskierrätyslaitosten osalta.

13 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Hongkongin yleissopimuksen hyväksymistä koskevilla lakimuutoksilla on yhtymäkohta valtionhallinnon uudistamista koskevaan lainsäädäntöhankkeeseen⁴⁹. Kyseisessä hankkeessa valmistellaan lainsäädäntömuutokset Valviran, aluehallintovirastojen, ELY-keskusten ja Ahvenanmaan valtionviraston tehtävien ja hallinnon organisoinnista uuteen valtakunnalliseen virastoon, Elinvoimakeskukseen sekä Ahvenanmaan valtionvirastoon. ELY-keskusten ja aluehallintovirastojen tehtävät on tarkoitus siirtää uudelle virastolle, joka aloittaisi toimintansa 1.1.2026.

Valtion aluehallintouudistuksen lisäksi ympäristöministeriössä on vireillä yhden luukun palvelujen hanke⁵⁰ ja useampi jätelain muuttamista koskeva säädöshanke⁵¹. Näillä hankkeilla ei ole alkuvuonna 2024 tunnistettu olevan yhtymäkohtia tähän esitykseen sisältyviin jätelain ja ympäristönsuojelulain muutoksiin.

14 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys sekä eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

14.1 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esitettävän lainsäädännön kannalta merkityksellisiä perusoikeuksia ovat perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuus, 8 §:n rikosoikeudellinen laillisuusperiaate, 10 §:n yksityiselämän suoja, 18.1 §:n elinkeinovapaus, 20 §:n vastuu ympäristöstä sekä 21 §:n oikeusturva. Perustuslain 80 §:ssä säädetään asetuksen antamisesta ja lainsäädäntövallan siirtämisestä, 120 §:ssä Ahvenanmaan asemasta ja 124 §:ssä julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle.

Vastuu ympäristöstä

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Julkisen vallan on 2 momentin mukaan pyrittävä

⁴⁹ Hankkeen tunnus VM114:00/2023 ja linkki hankeikkunaan: <https://vm.fi/hanke?tunnus=VM114:00/2023>

⁵⁰ Hankkeen tunnus YM046:00/2023 ja linkki hankeikkunaan <https://ym.fi/hankesivu?tunnus=YM046:00/2023>

⁵¹ mm. hanke YM048:00/2023 ja linkki hankeikkunaan <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=YM048:00/2023>

turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Pykälässä yhtäältä säädetään yleisestä ympäristöön kohdistuvasta vastuusta sekä toisaalta asetetaan julkiselle vallalle ympäristöä koskeva toimintavelvoite.

Nyt esitettävillä laeilla, ennen kaikkea merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksilla, pyritään parantamaan ja tehostamaan ympäristönsuojelua ja lieventämään meriliikenteestä aiheutuvia haitallisia ympäristövaikutuksia. Aluksia, laivayhtiöitä ja satamia koskevia velvoitteita täydentäisivät uutena esitettävät ja voimassa olevan lain soveltuvat säännökset viranomaisvalvonnasta.

Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate

Perustuslain 8 §:ssä turvatusta rikosoikeudellisesta laillisuusperiaatteesta seuraa muun muassa, että rikoksina rangaistavat teot ja rikoksesta seuraavat rangaistukset on määriteltävä laissa. Lisäksi suhteellisuusvaatimus edellyttää, että kriminalisointi välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi ja että vastaava tavoite ei ole saavutettavissa muulla, perusoikeuksiin vähemmän puuttuvalla keinolla kuin kriminalisoinnilla. Rikosoikeus on sen perusoikeuksiin puuttuvan luonteen vuoksi keino, jota tulisi käyttää vasta viimeisenä mahdollisena vaihtoehtona (ultima ratio -periaate).

Nyt esitettävien päästökieltojen tehokkaan toimeenpanon varmistamiseksi merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun rangaistussäännöksiä koskevaan 3 §:ään esitetään lisättävän säännökset, joilla kriminalisoidaan merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksena toimiminen vastoin harmaan veden päästökieltoa ja pakokaasujen puhdistusjärjestelmien ja jäämien päästökieltoa. Kyse on sakkorangaistuksesta, jonka edellytyksenä on tahallisuus tai huolimattomuus. Seuraamukset olisivat vastaavat kuin voimassa olevan lain MARPOL-yleissopimuksen päästökieltojen rikkomuksista määrättävät rangaistukset, joten ne olisivat oikeasuhtaisia.

Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä edellyttää jäsenvaltioiden säätävän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista. Siksi merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b lukuun esitetään säännöksiä asetuksen 23 artiklan mukaisista seuraamuksista. Seuraamuksista esitetään säädettävän perustuslain 2 §:n 3 momentissa edellytetyllä tavalla lailla, koska niiden määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Seuraamukset ovat luonteeltaan hallinnollisia. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten sanktioiden sääntelyyn, ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa (ks. esim. PeVL 9/2012 vp, PeVL 74/2002 vp, PeVL 57/2010 vp). Tämän vuoksi esimerkiksi seuraamusten suuruudesta esitetään säädettävän lailla.

Osana hallituksen esitystä esitetään kriminalisointisäännöksiä aluskierrätykseen liittyvien velvoitteiden rikkomisesta. Merenkulun ympäristönsuojelulain 13 luvun 3 §:n 2 momenttiin ehdotetaan muutoksia, joiden myötä merenkulun ympäristönsuojelurikkomukseen voitaisiin tuomita se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin lain 8 a luvun 3 §:n 1 momenttiin esitettäviä Suomessa purettavan aluksen omistajan velvollisuuksia. Lisäksi saman pykälän 5 momenttiin ehdotettavien muutoksien myötä merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta voitaisiin tuomita aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö 8 a luvun 4 §:ssä säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen tai 8 a luvun 2 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn todistuskirjoja koskevan velvoitteen. Ehdotetut säännökset tekisivät Hongkongin yleissopimuksen aluksen omistajaa koskevien velvoitteiden ja kansalliseen harkintaan perustuvan kotimaan aluksen omistajalle osoitetun vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva velvoitteen rikkomisesta rangaistavaa.

Aluskierrätykseen liittyvistä rikkomuksista olisi mahdollista määrätä sakkorangaistus, mitä voi pitää suhteellisenä huomioiden rikkomusten luonne. Esitettävien kriminalisointien voidaan katsoa olevan perusteltuja Hongkongin yleissopimuksen Suomelle sopimuspuolena asettamien vaatimusten vuoksi. Yleissopimuksen 10 artikla edellyttää, että yleissopimuksen vaatimusten kaikki rikkomukset kielletään kansallisissa laeissa ja niistä on säädettävä tarvittavat seuraamukset. Lisäksi kriminalisoinnit vastaisivat niitä kriminalisointeja, joista laissa on säädetty aluskierrätysasetuksen velvoitteiden rikkomisesta.

Syyttömyysolettama (PL 21 §)

Syyttömyysolettama kuuluu perustuslain 21 §:ssä säädettyihin oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeisiin. Sen keskeisenä sisältönä on, että todistustaakka rikosoissa kuuluu aina syyttäjälle eikä epäillyn tarvitse todistaa syyttömyyttään välttyäkseen rangaistukselta. Syyttömyysolettama tulee lähtökohtaisesti noudatettavaksi myös rikosoikeudelliseen rangaistukseen rinnastuvan hallinnollisen sanktion määräämisessä. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut pitävänsä niin sanottuun ankaraan objektiiviseen vastuuseen ja puhtaasti käännetyn todistustaakan varaan perustuvaa hallinnollisen sanktion määräämistä perustuslain 21 §:ään sisältyvän syyttömyysolettaman vastaisena (PeVL 2/2017 vp, PeVL 57/2010 vp, PeVL 4/2004 vp, ks. myös PeVL 15/2016 vp).

Toisaalta perustuslakivaliokunta on katsonut hallinnollisen seuraamusjärjestelmän toimivuuden kannalta olevan olennaista, että menettely on oikeusturvavaatimuksen asettamissa rajoissa mahdollisimman yksinkertaista (PeVL 57/2010 vp). Valiokunta onkin tietyn reunaehdoin pitänyt mahdollisena säätää myös sellaisista hallinnollisista sanktioista, joiden määräämisessä ei nimenomaisesti edellytetä tekijän tuottamusta tai tahallisuutta (PeVL 57/2010 vp, PeVL 32/2005 vp). Valiokunta on tällöin edellyttänyt, että maksuvelvolliselle taataan säännöspäristeisesti mahdollisuus vapautua vastuusta rikkomuksesta aiheutuneen vahingon vähäisyyden perusteella tai saattaessaan todennäköiseksi, ettei seuraamuksen määräämiselle ole ollut perusteita.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun seuraamusmaksuihin esitetään sovellettavan asetuksen mukaisesti ankaraa vastuuta. Ankaran vastuun soveltamista pidetään perusteltuna, koska asetuksen asettamien velvoitteiden luonteesta seuraa, että niiden laiminlyönti on lähtökohtaisesti tahallista. Lisäksi seuraamuksiin sovellettaisiin merenkulun ympäristönsuojelulain muutoksenhakusäännöksiä. Maksut osoitettaisiin aluksen laivayhtiölle, mutta laivayhtiön olisi mahdollista edellyttää asetuksen 23 artiklan 8 ja 9 kohtien mukaisesti yksityisoikeudellisin sopimuksin korvaus rikkomuksen aiheuttaneelta toiselta toimijalta.

Elinkeinovapaus ja oikeusturva

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten pitää ilmetä laista. (PeVL 16/2003 vp).

Elinkeinovapauden näkökulmasta perusoikeuksien välisessä punninnassa on kyse ensinnäkin siitä, täyttävätkö ympäristönsuojelulliset rajoitukset perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten vaatimukset. Toisaalta perustuslakivaliokunnan vakiintuneen tulkinnan mukaan yritykset ja muut elinkeinonharjoittajat eivät voi perustellusti odottaa elinkeinotoimintaansa sääntelevän lainsäädännön pysyvän muuttumattomana (esim. PeVL 55/2018 vp).

Ehdotetussa merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a luvun 11 §:ssä rajoitettaisiin jakeluinfrasetuksen 9 ja 10 artiklan mukaisten vaatimusten soveltamisalaan kuuluvien sataman pitäjien elinkeinonvapautta maasähkön syöttöä koskevien vaatimusten myötä. Vaatimukset kohdistuisivat vain TEN-T sisävesisatamiin sekä tiettyihin, keskimääräiset aluskäyntimäärät ylittäviin TEN-T merisatamiin. Säädetävät vaatimukset ovat hyväksyttäviä ja oikeasuhtaisia perustuslain 20 §:n tavoitteisiin peilaten.

Perustuslain 21 §:ssä säädetään oikeusturvasta. Sen 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsiteltyksi asianmukaisesti ja ilman aiheutonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi.

Jakeluinfra-asetus ei edellytä satamien maasähkön syötön vaatimusten valvovan viranomaisen nimeämistä tai asetuksen noudattamista jättämisestä koituvien seuraamusten säätämistä. Tältä osin kansallinen liikkumavara on laaja.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 12 luvun 2 §:stä seuraa, että Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi satamien pitäjille osoitetun maasähkön syöttöä koskevien vaatimusten valvontatehtävistä. Lain 12 luvun 16 §:stä seuraa, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa satamien pitäjiä korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi ja lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseksi tai palauttamiseksi voitaisiin asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella. Rangaistuksenluonteisina hallinnollisena seuraamuksena ei ole pidettävä hallintopakon keinoja, kuten turvaamistoimia ja uhkasakkoa (ks. KHO 2016:96). Vaihtoehtona esitettylle voitaisiin esittää jakeluinfra-asetuksen tai tämän lain noudattamatta jättämisestä määrättäväksi myös hallinnollinen seuraamusmaksu, mutta esityksessä on katsottu välillisen hallintopakon keinojen olevan oikeasuhtaisia halutun tavoitteen aikaansaamiseksi. Esitetyt rajoituskäynnot ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia eivätkä ne rajoita elinkeinonvapauden ydinsisältöä. Esitettyjen tehostuskeinojen perusteena on katsottu olevan hyväksyttävä pyrkimys edistää EU-lainsäädännön noudattamista ja välillisesti perustuslain 20 §:n mukaisen ympäristöperusoikeuden toteutumista. Ehdotukset on laadittu ottaen huomioon perustuslain 21 §:ssä turvattu oikeus oikeusturvaan, ja ehdotetuilla säännöksillä yhdessä uhkasakkolain sisältämien oikeusturvatakeiden kanssa varmistuttaisiin oikeusturvan toteutumisesta perustuslain edellyttämällä tavalla.

Yksityiselämän suoja

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Perustuslaissa turvattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti kaikki pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat (PeVL 16/2004 vp).

Ehdotetun merenkulun ympäristönsuojelulain 12 lukuun lisättävän uuden 12 b §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä. Jakeluinfra-asetus ei edellytä tarkastus- tai tiedonsaantioikeudesta säätämistä kansallisesti. EU:n tuomioistuin on kuitenkin vahvistanut oikeuskäytännössään, että jäsenvaltioilla on SEU 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua yhteistyön periaatteen nojalla velvollisuus toteuttaa kaikki toimenpiteet, joilla varmistetaan EU:n perussopimuksista ja säädöksistä johtuvien velvoitteiden toteutuminen. Esitetyn tarkastus- ja tiedonsaantioikeuden on katsottu olevan tarpeen viranomaisen valvontatehtävän tehostamiseksi ja jakeluinfra-asetuksen velvoitteiden täysimääräiseksi toteuttamiseksi kansallisesti.

Kotirauhan suojan varsinaisen ytimen ei ole katsottu vaarantuvan säädettäessä tarkastustoimivallan ulottumisesta sellaisiin myös asumiseen käytettäviin tiloihin, joissa harjoitetaan ammattitoimintaa (PeVL 21/2010 vp). Kotirauhan piiriin kuuluvat tilat on kuitenkin ehdotettu rajattavaksi tarkastusvaltuuksien ulkopuolelle nimenomaisella lakiin otettavalla maininnalla. Ehdotettu sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan vakiintunutta kantaa siitä, että näin tulisi menetellä erityisesti tilanteissa, joissa kohteena olevissa tiloissa on myös asumiseen käytettyjä tiloja.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut viranomaisten tietojen saamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän suojan kannalta. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut, että jos tietosisältöjä ei ole tyhjentävästi luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus tietojen välttämättömyydestä jonkin tarkoituksen kannalta (PeVL 46/2016 vp). Ehdotetun lain mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus olisi sidottu maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvonta-tehtävien suorittamiseksi välttämättömiin tietoihin tiedot niiltä satamien pitäjiltä, joiden velvollisuuksista säädetään. Siten ehdotettu sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa eikä ehdotettu säännös olisi ristiriidassa perustuslaissa säädetyn yksityiselämän suojan kanssa.

Yhdenvertaisuus

Perustuslain 6 §:n 1 momentin yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate. Siihen sisältyy mielivallan kielto ja vaatimus samantyyppisestä kohtelusta samantyyppisissä tapauksissa. Perustuslain yhdenvertaisuussäännös koskee lähtökohtaisesti vain luonnollisia henkilöitä. Yhdenvertaisuusperiaatteella voi kuitenkin olla merkitystä myös oikeushenkilöitä koskevan sääntelyn arvioinnissa etenkin silloin, kun sääntely voi vaikuttaa välillisesti luonnollisten henkilöiden oikeusasemaan.

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 a lukuun esitetyllä 7 §:llä ehdotetaan otettavaksi käyttöön määräaikainen niin kutsuttu saaripoikkeus, jonka myötä asetuksen velvoitteita ei sovellettaisi tiettyjen matkustaja-alusten Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välisillä reiteillä ja Ahvenanmaan satamissa käyttämään energiaan. Saaripoikkeuksen hyödyntäminen asettaisi vapautuksen piiriin pääsevät alukset parempaan asemaan kuin vastaavan kaltaisilla Manner-Suomen ja Manner-Ruotsin välisillä reiteillä liikennöivät alukset ja Ahvenanmaalle liikennöivät muut kuin matkustaja-alukset. Saaripoikkeus kohdistuisi käytännössä laivayhtiöihin eikä sen soveltamisen arvioida asettavan esimerkiksi varustamojen taustalla toimivia tai meriliikenne-palveluita käyttäviä luonnollisia henkilöitä perustuslain 6 §:n vastaisella tavalla eriarvoiseen asemaan.

Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Perustuslain 124 §:n mukaisesti julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, ja vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Sen sijaan merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan antaa ainoastaan viranomaiselle. Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa tarkoitettua maasähkön käyttövelvoitteen vahvistamiseen ja siihen liittyvään tiedonvaihtoon liittyvää uutta 7 a luvun 11 §:ää, jonka mukaan sataman pitäjä vastaisi tästä tehtävästä. Koska tehtävään sisältyy arviointia, joka voi vaikuttaa siihen, katsotaanko aluksen täyttäneen asetuksen mukaiset vaatimukset, joiden rikkomiseen sovelletaan asetuksen mukaisia seuraamuksia, tehtävä sisältää julkisen vallan käyttöä. Asetus lähtee siitä, että tehtävästä vastaisi käyntisataman jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen, mutta sallii muu tahon valtuuttamisen sen hoitamiseen. Koska kyse on hyvin tekni-

sestä arvioinnista, sen ei katsota sisältävän merkittävää julkisen vallan käyttöä, joten hallinto-tehtävä on mahdollista antaa sataman pitäjälle. Tehtävästä esitetään säädettävän viittauksin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen säännök-siin, joten se olisi täsmällinen ja tarkkarajainen. Lisäksi on syytä huomata, että vain satamalla on arviota maasähköön kytkeytymisen mahdollisuudesta varten tarvittavat tiedot, mikä puoltaa tehtävän osoittamista sataman pitäjälle. Jotta jokin viranomainen voisi vahvistaa kytkeytymisen mahdollisuuden, sen pitäisi pyytää tekniset tiedot satamalta.

Julkisen vallan käytöstä seuraa, että sataman pitäjään tulisi soveltaa rikosoikeudellista ja vahin-gonkorvausvastuuta. Tästä esitetään säädettävän nimenomaisesti.

Perustuslain 80 §:stä johtuvat vaatimukset

Perustuslain 80 §:n mukaan muun muassa valtioneuvosto voi antaa asetuksia laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perus-teista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan.

Merenkulun ympäristönsuojelulakiin esitetään Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenanto-valtuuksia, jotka koskisivat operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamista, polttoaineen kulutus-ilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteetti-tiluokitusta koskevaa vaatimustenmukaisuusvakuu-tusta. Lisäksi alusturvallisuuslakiin esitetään virastolle määräyksenantovaltuuksia, jotka koski-sivat Hongkongin yleissopimuksen mukaisten katsastusten suorittamista sekä näihin katsastuk-siin liittyvistä todistuskirjoista ja niiden voimassaolosta. Määräyksillä olisi toisin sanoen tarkoi-tus tarkentaa kansallista sääntelyä IMO-yleissopimusten muiden kuin lainsäädännön alaan kuu-luvien määräysten mukaisesti. Valtuudet vastaisivat olemassa olevia määräyksenantovaltuuk-sia.

Jätelakiin esitetään valtioneuvostolle valtuudet säätää asetuksella Hongkongin yleissopimuksen mukaisten ilmoitusten sisällöstä sekä aluskierrätysuunnitelmien sisällöstä. Kyse olisi lainsää-däntöä täydentävästä teknisestä sääntelystä, joka ei kuulu lainsäädännön alaan.

Lisäksi esitetään, että valtioneuvoston asetuksella säädettäisiin esitykseen sisältyvien kansain-välisten velvoitteiden voimaansaattamislakien sekä näihin velvoitteisiin liittyvien aineellisten lakien muutosten voimaantulosta. Säättäminen valtioneuvoston asetuksella olisi perusteltua, jotta varmistetaan esimerkiksi IMO:n pääsihteerille tehtävien ilmoitusten edellyttämä aika.

Ahvenanmaan erityisasema

Ahvenanmaan erityisasema perustuu kansainväliseen tapa-oikeuteen ja Suomen valtiojärjestyk-seen. Maakunnan erityisasema ilmenee varsinkin maakunnalle kuuluvana laajana itsehallintona, jolla on kansainväliset takeet ennen muuta vuoden 1921 ns. Ahvenanmaan sopimuksen joh-dosta.⁵² Perustuslain 120 §:n mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on itsehallinto sen mukaan kuin Ahvenanmaan itsehallintolaissa erikseen säädetään. Ahvenanmaan itsehallintolain säättä-misjärjestyksestä on perustuslain 75 §:n mukaan voimassa, mitä siitä itsehallintolaissa erikseen säädetään. Ahvenanmaan maakunnalla on perustuslain 75 §:n 2 momentin ja Ahvenanmaan it-sehallintolain mukaan itsenäistä, eduskunnan lainsäädäntövallasta riippumatonta maakunnal-lista lainsäädäntövaltaa.⁵³ Itsehallintolain 69 §:n mukaan itsehallintolaista voidaan tehdä poik-keuksia vain eduskunnan ja maakuntapäivien yhtäpitävin päätöksin. Eduskunnassa päätös on

⁵² HE 1/1998 vp, s. 177, PeVM 10/1998 vp, s. 34–35

⁵³ HE 1/1998 vp, s. 75

tehtävä siinä järjestyksessä kuin perustuslain muuttamisesta ja kumoamisesta on säädetty ja maakuntapäivillä siten, että sitä on kannattanut vähintään kaksi kolmasosaa annetuista äänistä.

Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat mm. ympäristönsuojelua (mainitun pykälän 10 kohta), veneliikennettä (21 kohta) ja elinkeinotoimintaa (22 kohta) sekä teon rangaistavaksi säätämistä ja rangaistuksen määrää, kun on kysymys maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvasta oikeudenalasta (25 kohta). Lain 27 §:n 13 kohdan mukaan valtakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä. Itsehallintolain 59 b §:n mukaan maakunnan ja valtakunnan välinen toimivallan jako säilyy myös yhteisön oikeuden täytäntöönpanossa. Ahvenanmaa on toimeenpannut päästökaupan laitosten ja lentoliikenteen osalta.

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta ja jake-luinfra-asetusta täydentävät nyt esitettävät säännökset koskevat ympäristönsuojelua, joten ne kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan. Myös nyt esitettävien aluspäästökieltojen tarkoitus on ympäristönsuojelullinen.

Hyväksyttäväksi ja voimaansaatettavaksi esitettäviin kansainvälisten velvoitteiden osalta tarvetta Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumukselle on kuvattu edellä jaksossa 11.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

14.2 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy muun muassa sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan perustuslaissa tarkoitettu eduskunnan hyväksymistoimivalta kattaa kaikki aineelliselta luonteeltaan lain alaan kuuluvat kansainvälisen velvoitteen määräykset. Sopimuksen määräykset on luettava lainsäädännön alaan, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Kysymykseen ei vaikuta se, onko jokin määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp).

Suomen ja Euroopan unionin jaettuun toimivaltaan kuuluvan kansainvälisen velvoitteen eli niin sanotun sekasopimuksen kohdalla eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin vain siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan, sillä unionin toimivaltaan kuuluvat sopimusmääräykset eivät kuulu eduskunnan toimivaltaan, eikä eduskunnan hyväksyminen siten koske sopimuksen näitä osia (PeVL 6/2001 vp).

Hongkongin yleissopimus

Hongkongin yleissopimus kuuluu pääosin Euroopan unionin toimivaltaan, koska EU:n aluskierätyasetus on annettu Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanemiseksi EU:n jäsenvaltioissa ja se kattaa pääosan yleissopimuksen määräyksistä. Siltä osin kuin EU:n aluskierätyasetus kattaa sopimuksen määräykset, se kuuluu EU:n yksinomaiseen toimivaltaan. Alla on ensin selvitetty, mitkä yleissopimuksen määräyksistä eivät kuulu Euroopan unionin toimivaltaan. Tämän

jälkeen on kuvattu ne kansalliseen toimivaltaan kuuluvat määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan ja joiden osalta eduskunnan hyväksyntä on siten tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Yleissopimuksen 2 artikla ja liitteen 1 sääntö sisältävät sopimuksessa käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät. Yleissopimuksen määritelmät, joita EU:n aluskierrätysasetus ei kata, kuuluvat lainsäädännön alaan. Näitä ovat yleissopimuksen, järjestön, pääsihteerin, komitean määritelmät, sekä sen määrittäminen, ketkä Suomessa vastaavat yleissopimuksen mukaisista hallinnon ja toimivaltaisen viranomaisen tehtävistä.

Yleissopimuksen 3 artiklassa määritellään yleissopimuksen soveltamisala. Sopimuksen soveltamisala eroaa EU:n aluskierrätysasetuksen soveltamisalasta. Keskeinen ero Hongkongin yleissopimuksen ja aluskierrätysasetuksen välillä on se, että aluskierrätysasetus koskee vain EU:n jäsenvaltion lipun alla kulkevia aluksia (2.1 artikla), kun Hongkongin yleissopimus koskee kaikkia sopimukseen liittyneiden valtioiden lipun alla kulkevia aluksia (3.1 artikla). Asetus kattaa EU:n ulkopuolisen valtion lipun alla purjehtivat alukset vain silloin, kun ne tulevat EU:n jäsenvaltion satamaan. Toinen ero on, että Hongkongin yleissopimus velvoittaa varmistamaan, että myös kotimaan liikenteen alukset toimivat yleissopimuksen edellyttämällä tavalla. Siltä osin kuin sopimuksen soveltamisala on laajempi kuin aluskierrätysasetuksen soveltamisala, määräykset kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan.

Yleissopimuksen 5 artiklassa ja liitteen 5, 10–12 ja 14 säännöissä määrätään katsastuksista, vaarallisten materiaalien luettelosta, ja katsastuksen perusteella myönnettävistä todistuskirjoista sekä niiden voimassaolosta. Aluskierrätysasetuksen ja yleissopimuksen katsastukset eroavat hieman toisistaan, koska niiden vaatimukset eivät ole täysin vastaavat. Myös säädösten nojalla myönnettävät todistuskirjat eroavat hieman toisistaan. Aluskierrätysasetuksen mukaan ei ole mahdollista pyytää toista osapuolta katsastamaan alusta tai myöntämään sille todistuskirjoja. Näiden määräysten hyväksymiselle tarvitaan tästä syystä eduskunnan suostumus.

Yleissopimuksen 6 ja 7 artikloissa määrätään luvan myöntämisestä aluskierrätyslaitokselle ja lupaa koskevien tietojen vaihdosta. Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa aluskierrätyslaitokselle ja luvan myöntämisen edellytykset poikkeavat joltain osin aluskierrätysasetuksen vastaavista säännöksistä ja niistä on siksi säädettävä kansallisessa lainsäädännössä. Myös lupaa koskevaa tiedonantoa koskevat vaatimukset ovat erilaiset ja edellyttävät tietojen toimittamista IMO:lle ja pyydettyä toisille sopimuspuolille. Luvan myöntämisestä aluskierrätyslaitokselle ja tietojen ilmoittamisesta eri tahoille tarvitaan eduskunnan suostumus.

Yleissopimuksen 9–11 artikloissa määrätään rikkomusten havaitsemisesta, sopimuksen vaatimusten rikkomisesta johtuvista seuraamuksista sekä aiheettoman viivytyksen välttämisestä. Nämä määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Myös 12 artiklan velvoite toimittaa tietoja Kansainväliselle merenkulujärjestölle kuuluu jäsenvaltioiden toimivaltaan. Yleissopimuksen 13–21 artikloissa määrätään yleissopimuksen hallinnointiin liittyvistä asioista, kuten sopimuspuolten välisestä yhteistyöstä ja riidanratkaisusta sekä yleissopimuksen voimaantulosta ja muutoksista. Nämä määräykset kuuluvat Suomen toimivaltaan.

Suomen oikeusjärjestelmän mukaan yleissopimuksen määräys kuuluu lainsäädännön alaan muun muassa silloin, jos määräys koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita; jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai jos asiasta on Suomessa valitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001

vp ja PeVL 24/2001 vp). Edellä kuvatut Suomen toimivaltaan kuuluvat määritelmät eivät vaikuta aineellisten sopimusmääräysten sisältöön, joten siltä osin ei haeta eduskunnan suostumusta. Sen sijaan yleissopimuksen soveltamisala kuuluu lainsäädännön alaan ja edellyttää eduskunnan suostumusta.

Alusten katsastamisesta säädetään alusturvallisuuslain 6 luvussa. Lisäksi merenkulun ympäristönsuojelulaki sisältää säännökset todistuskirjoista, joita aluksilta edellytetään meren pilaantumisen ehkäisemiseksi. Edellä jaksossa 7.2 kuvatulla tavalla yleissopimuksen 5 artikla ja sen liitteen 5 sääntö, 10 säännön 1–4 kohdat, 11 säännön 1, 2, 11 ja 12 kohdat, 12 sääntö ja 14 sääntö kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Luvan myöntämistä aluskierrätyslaitokselle ja tiedonvaihtoa koskevat Hongkongin yleissopimuksen 6 ja 7 artiklat koskevat asioita, joista on tapana säätää lailla, ja osana esitystä esitetään näistä velvoitteista säätämistä kansallisesti. Siten 6 ja 7 artiklat edellyttävät eduskunnan suostumusta.

Rikkomusten havaitsemista koskeva yleissopimuksen 9 artikla ei kuulu lainsäädännön alaan eikä siten edellytä eduskunnan suostumusta. Sen sijaan seuraamuksista ja aiheettoman viivytyksen välttämisestä säädetään muun muassa merenkulun ympäristönsuojelulaisissa, joten yleissopimuksen 10 ja 11 artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan ja edellyttävät siten eduskunnan suostumusta. Merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvussa säädetään 12 artiklassa tarkoitettuja tietoja vastaavanlaisten tietojen toimittamisesta komissiolle, joten artikla 12 kuuluu lainsäädännön alaan.

Yleissopimuksen hallinnointiin liittyvät 13–21 artiklat eivät kuulu lainsäädännön alaan eivätkä edellytä eduskunnan suostumusta.

Päätöslauselmalla MEPC.328(76) uudistettu MARPOL-yleissopimuksen VI liite

Alla on ensin selvitetty, mitkä MARPOL-yleissopimuksen uudistetun VI liitteen määräyksistä kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan. Tämän jälkeen on kuvattu ne kansalliseen toimivaltaan kuuluvat määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan ja joiden osalta eduskunnan hyväksyntä on siten tarpeen perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaisesti.

Kuten edellä jaksossa 7.2.1 on kuvattu, MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vastaavuuksia koskeva 4 sääntö, satamavaltion suorittamaa toiminnallisten vaatimusten valvontaa koskeva 10 sääntö, otsonikerrosta heikentäviä aineita koskeva 12 sääntö, rikin oksideja ja hiukkasia koskeva 14 sääntö, vastaanottolaitteistoja koskeva 17 sääntö, aluksen polttoöljyn kulutustietojen keruuta ja ilmoittamista koskeva 27 sääntö ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskeva 28 sääntö eivät kuulu Suomen toimivaltaan. Siksi niitä ei esitetä eduskunnan hyväksyttäväksi.

MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 1 säännössä määrätään liitteen soveltamisalasta, 2 säännössä määritelmistä ja 3 säännössä poikkeuksista ja vapautuksista. Vastaavasti 19 säännössä määrätään VI liitteen 4 luvun soveltamisalasta, 20 säännössä luvun tavoitteesta ja 21 säännössä luvun mukaisista toiminnallisista vaatimuksista. Perustuslakivaliokunnan käytännön mukaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Liitteen 1, 2, 3, 19, 20 ja 21 säännöt kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Kuten edellä jaksossa 7.2.1 on kuvattu, VI liitteen katsastuksia koskeva 5 sääntö, polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten antamista tai hyväksymistä koskeva 6 sääntö, toisen sopimuspuolen antamaa todistuskirjaa koskeva 7 sääntö, polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten voimassaoloaikaa ja pätevyyttä koskeva 9 sääntö, rikkomusten havaitsemista ja täytäntöönpanon valvontaa koskeva 11 sääntö, typen oksideja koskeva 13 sääntö, orgaanisia haihtuvia yhdisteitä koskeva 15 sääntö, jätteenpolttoa aluksella koskeva 16 sääntö, polttoöljyn saatavuutta ja laatua koskeva 18 sääntö, alusten energiatehokkuusindeksejä koskevat 22, 23, 24 ja 25 sääntö, aluksen energiatehokkuuden hallintaindeksiä (SEEMP) koskeva 26 sääntö ja alusten energiatehokkuuden parantamiseen liittyvän teknisen yhteistyön ja teknologian siirron edistämistä koskeva 29 sääntö kuuluvat lainsäädännön alaan, joten eduskunnan suostumus on tarpeen niiden hyväksymiseksi.

Vastaavasti polttoöljyn kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskevien todistuskirjojen ja vaatimustenmukaisuusvakuutusten mallia koskeva 8 sääntö, soveltamista koskeva 30 sääntö ja noudattamisen tarkastamista koskeva 31 sääntö sekä liitteen lisäykset eivät kuulu lainsäädännön alaan. Siten niiden hyväksyminen ei edellytä eduskunnan suostumusta.

Päätöslauselmalla MEPC.330(76) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen I ja IV liitteen muutokset

Edellä jaksossa 7.2.3 kuvatulla tavalla päätöslauselmalla MEPC.330(76) MARPOL-yleissopimuksen I liitteen 3 ja 8 sääntöihin sekä MARPOL-yleissopimuksen 3 ja 6 sääntöihin tehdyt muutokset kuuluvat lainsäädännön alaan. Liitteiden määritelmäsääntöihin (1 sääntö) tehdyt muutokset kuuluvat siten myös lainsäädännön alaan. Sen sijaan I liitteen 9 sääntö ja IV lisäys ja IV liitteen 7 sääntö ja II lisäys eivät kuulu lainsäädännön alaan. Muutokset kuuluvat Suomen toimivaltaan, joten niille tarvitaan eduskunnan suostumus.

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

Päätöslauselmalla MEPC.360(79) tehdyt MARPOL-yleissopimuksen V liitteen 8 säännön muutokset kuuluvat edellä jaksossa 7.2.4 kuvatulla tavalla unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Säännön 10 muutokset ovat sen sijaan Suomen toimivallassa ja kuuluvat lainsäädännön alaan, joten niille tarvitaan eduskunnan suostumus.

Lontoon pöytäkirjan muutokset

Lontoon pöytäkirjan muutokset kuuluvat lainsäädännön alaan, koska niillä puututaan yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin ja määräysten tarkoittamista asioista on voimassa lain säännöksiä. Muutokset kuuluvat Suomen toimivaltaan. Toimivallan jakautumista on käsitelty tarkemmin luvussa 7.3. Näin ollen, ja perustuslakivaliokunnan lausuntoon (PeVL 45/2000 vp) viitaten, muutoksille tarvitaan eduskunnan suostumus.

Koska Hongkongin yleissopimus tai MARPOL-yleissopimuksen tai Lontoon pöytäkirjan muutokset eivät sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla, ne voidaan hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänen enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislaiksi tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

1. ponsi

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi vuonna 2009 tehdyn Hongkongin kansainvälisen yleissopimuksen turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä, alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan Lontoossa 17 päivänä kesäkuuta 2021 uudistetun VI liitteen, mainitun yleissopimuksen I ja IV liitteeseen Lontoossa 17 päivänä kesäkuuta 2021 tehdyt muutokset, mainitun yleissopimuksen V liitteeseen Lontoossa 16 päivänä joulukuuta 2022 tehdyt muutokset sekä jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteisiin 1 ja 2 tehdyt muutokset siltä osin kuin ne kuuluvat Suomen toimivaltaan.

2. ponsi

Edellä esitetyn perusteella ja koska uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa ja jakeluinfra-asetuksessa on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, ja koska edellä kuvatut kansainväliset velvoitteet sisältävät määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

Laki

turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Turvallista ja ympäristön kannalta asianmukaista aluskierrätystä koskevan Hongkongissa 15 päivänä toukokuuta 2009 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

2.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan I ja IV liitteisiin tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) I ja IV liitteisiin Lontoossa 17 päivänä kesäkuuta 2021 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksellä MEPC.330(76) hyväksytyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan V liitteeseen tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) V liitteeseen Lontoossa 16 päivänä joulukuuta 2022 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksellä MEPC.360(79) hyväksytyt muutokset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

4.

Laki

alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan uudistetun VI liitteen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvän vuoden 1978 pöytäkirjan (SopS 51/1983) Lontoossa 17 päivänä kesäkuuta 2021 Kansainvälisen merenkulkujärjestön merellisen ympäristön suojelukomitean päätöksellä MEPC.328(76) hyväksytyyn uudistetun VI liitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Liitteen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

5.

Laki

jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjan liitteisiin 1 ja 2 tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Jätteen ja muun aineen mereen laskemisen aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn vuoden 1972 yleissopimuksen vuoden 1996 pöytäkirjaan (SopS 87 ja 88/2017) Lontoossa 7 päivänä lokakuuta 2022 tehtyjen muutosten lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

6.

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 7 luvun 14 a ja 14 b §, sellaisina kuin niistä ovat 14 a § laissa 990/2018 ja 14 b § laissa 275/2017,
muutetaan 1 luvun 1 ja 4 §, 2 luvun 7 §, 3 luvun 2 §, 5 luvun otsikko, 1 §:n 1 momentti ja 5 §, 6 luvun 2 §:n 3 momentti, 5 §:n 1–3 momentti ja 6 §:n 2 momentti, 7 luvun 6 §, 7 a luku, 8 a luvun 1–3 §, 9 luvun 6 §:n 5 momentti, 12 luvun 6 §, 13 luvun 3 §:n 2 momentin 8 a ja 10 c kohta ja 5 momentti, 7 § ja 8 §:n 1 momentti,
sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 1 § osaksi laissa 628/2017, 2 luvun 3 §, 5 luvun 1 §:n 1 momentti ja 5 § laissa 669/2021, 6 luvun 2 §:n 3 momentti ja 5 §:n 1–3 momentti laissa 990/2018, 6 luvun 6 §:n 2 momentti, 7 luvun 6 §, 7 a luvun 1–5 §, 9 luvun 6 §:n 5 momentti laissa 669/2021, 8 a luvun 1–3 § laissa 990/2018, 12 luvun 6 §:n 1 ja 2 momentti laissa 473/2016 ja 13 luvun 3 §:n 2 momentin 8 a kohta laissa 275/2017 ja 10 c kohta laissa 628/2017, 3 §:n 5 momentti laissa 669/2021, 7 § laissa 990/2018 ja 13 luvun 8 § laissa 1537/2019 sekä
lisätään 1 luvun 2 §:ään uusi 11 a, 14 a, 15 a, 21 a, 30 a, 37 a, 41 a, 41 b ja 46 a kohta, 5 lukuun uusi 1 a §, 7 lukuun uusi 9 b §, lakiin uusi 7 b luku, 8 a lukuun uusi 4 ja 5 §, 12 luvun 2 §:ään uusi 4 momentti, 12 lukuun uusi 8 a, 12 a ja 12 b §, 13 luvun 3 §:n 2 momenttiin uusi 6 a ja 9 a kohta ja 9 §:ään uusi 3 momentti,
sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 § laissa 669/2021 ja 12 luvun 2 § laissa 990/2018 seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista kieltämällä haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan tai rajoittamalla tällaisten aineiden päästöjä. Lain tarkoituksena on myös järjestää alusten tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanotto satamissa.

Tällä lailla annetaan alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset ja muut alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännökset.

Tällä lailla annetaan alusten osalta aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 täsmentämistä ja täydentämistä koskevat kansalliset säännökset sekä turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Lisäksi tällä lailla annetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 vesiliikennettä koskevien säännösten täsmentämistä ja täydentämistä koskevat kansalliset säännökset.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

11 a) *asetuksella uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä* uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1805;

14 a) *harmailla vesillä* aluksen jätevesiä, jotka syntyvät peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa;

15 a) *Hongkongin yleissopimuksella* turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS x/202x) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

21 a) *jakeluinfra-asetuksella* vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1804;

30 a) *käyntisatamalla* satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan lastia taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta lukuun ottamatta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai muonavarastoja, vaihtaa aluksen miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta ja sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia lastin siirtoja aluksesta toiseen, pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustoimien vuoksi, ja konttialusten pysähdyksiä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 2 artiklan 2 kohdan perusteella annetussa täytäntöönpanosäädöksessä luetellussa lähialueilla sijaitsevassa konttien jälleenlaivaussatamassa;

37 a) *MRV-asetuksella* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2015/757 meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta;

41 a) *pakokaasujen puhdistusjärjestelmällä* laitteistoa, joka poistaa aluksen pakokaasuista rikkidioksidipäästöjä siten, että pakokaasun rikkidioksidipäästöt saadaan kokonaisuudessaan ja jatkuvasti laskemaan vähintään vastaavalle tasolle, kuin millä ne olisivat, jos aluksella käytettäisiin 7 luvun 7 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävää polttoainetta;

4 §

Lain soveltaminen poliisiin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin

Tätä lakia sovelletaan poliisiin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu.

Tätä lakia sovelletaan kuitenkin poikkeuksetta sellaisiin poliisiin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, joita käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia.

2 luku

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

7 §

IOPP-todistuskirja

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, rakenteiden ja laitteiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen niitä koskevat määräykset. Tästä osoituksena aluksella on oltava kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (*IOPP-todistuskirja*).

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää IOPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautuskirja.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirjan MARPOL-yleissopimuksen I liitteen kaavojen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja annetaan määräjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

3 luku

Öljypäästömaksu

2 §

Öljypäästömaksun määrä

Öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella lain 1 liitteenä olevan maksutaulukon mukaan.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ja harmaan veden päästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus

Käsittämättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen sisävesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään. Suomen aluevesillä käsittelemättömän ja käsitellyn

jäteveden päästäminen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 2 säännössä tarkoitettusta aluksesta veteen on kielletty muissa kuin mainitun liitteen 3 säännön mukaisissa tilanteissa.

1 a §

Harmaan veden päästökielto

Harmaan veden päästäminen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 2 säännössä tarkoitettusta aluksesta veteen on kielletty Suomen aluevesillä. Päästäminen on kuitenkin sallittu tilanteissa, joissa päästö on tarpeen aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä sekä tilanteissa, joissa päästö aiheutuu alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneesta vahingosta, jos kaikkiin kohtuullisiin varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon syntymistä ja sen jälkeen päästön estämiseksi tai minimoimiseksi.

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (*ISPP-todistuskirja*).

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää ISPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautustodistus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräjän ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

2 §

Kiinteän jätteen päästäminen poikkeustilanteessa

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen on merkittävä jätepäiväkirjaan tai kotimaanliikenteen jätepäiväkirjaan.

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Suomalaisessa aluksessa ja Suomen satamaan saapuvassa kansainvälisessä liikenteessä olevassa ulkomaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 tai joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan pidettävä kiinteistä jätteistä jättepäiväkirjaa. Kotimaanliikenteessä purjehtivassa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 tai joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, voidaan jättepäiväkirjan sijasta pitää kotimaanliikenteen jättepäiväkirjaa, joka voi olla osa aluksen päiväkirjaa.

Jättepäiväkirja ja kotimaanliikenteen jättepäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa ne ovat helposti saatavissa tarkastusta varten, ja niitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus tarkastaa jättepäiväkirja ja kotimaanliikenteen jättepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Aluksen ollessa ulkomaan satamassa tai offshore-terminaalissa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jättepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. Toimenpiteet, joihin Liikenne- ja viestintävirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

- 1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuksilaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä;
- 2) 5 §:ssä tarkoitetusta aluksen jättepäiväkirjan kaavasta; ja
- 3) 5 §:ssä tarkoitetun kotimaanliikenteen jättepäiväkirjan kaavasta.

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

6 §

IAPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (*IAPP-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää IAPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautustodistus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavojen

mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

9 b §

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistamattoman pesuveden sekä pesuvedestä eroteltujen jäämien päästäminen veteen on kielletty Suomen aluevesillä.

Päästökielto ei sovellu pakokaasujen puhdistusjärjestelmällä varustettuun alukseen sen seuraavaan väli- tai uusintakatsastukseen tai vuoden 2029 loppuun asti, riippuen siitä mikä tulee ensin.

7 a luku

Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen

1 §

Uuden aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

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

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

2 §

Olemassa olevan aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Alukselle tulee laskea saavutettu olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Aluksen saavutetun olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin arvon tulee olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

3 §

SEEMP-suunnitelma

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

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, SEEMP-suunnitelmassa on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 2 momentissa tarkoitettujen aluksen SEEMP-suunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen, ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, SEEMP-suunnitelmalle suoritetaan tarkastus ja auditoinnit ottaen huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohjeistukset.

4 §

Aluksen polttoaineen kulutustietojen keruu ja ilmoittaminen

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

Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitettujen aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitettuja tietoja 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.

Aluksen polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Liikenne- ja viestintävirasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

5 §

Operatiivinen hiili-intensiteetti

Alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on laskettava kalenterivuositain saavutettu operatiivinen hiili-intensiteetti ja määritettävä aluksen operatiivinen hiili-intensiteetti-luokitus MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu yhtä kalenterivuotta koskeva hiili-intensiteetti on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen hyväksymälle luokituslaitokselle seuraavan kalenterivuoden maaliskuun loppuun mennessä.

Tasolle D kolmena peräkkäisenä vuotena tai tasolle E luokitellun aluksen on laadittava suunnitelma korjaavista toimituksista vaaditun vuotuisen operatiivisen CII:n saavuttamiseksi, tarkistettava suunnitelman johdosta aluksen SEEMP-suunnitelma ja toteutettava tarkistetun SEEMP-suunnitelman mukaisesti korjaavat toimet MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

6 §

IEE-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kansainvälinen energiatehokkuustodistuskirja (IEE-todistuskirja), jonka mukaan alus täyttää mainitun liitteen määräykset.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IEE-todistuskirjan edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IEE-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

7 §

Polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiluokitusta koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa alukselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisen vaatimustenmukaisuusvakuutuksen saatuaan polttoaineen kulutusta koskevat tiedot ja aluksen saavutetun vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteettiluokituksen edellyttäen, että alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen polttoaineen kulutusta koskeviin tietoihin ja operatiiviseen hiili-intensiteettiluokitukseen liittyvät vaatimukset ja että tiedot on ilmoitettu mainitun liitteen mukaisesti.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

- 1) viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai
- 2) viipymättä, jos kyseessä on 4 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, ja seuraavan kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 6 säännön 7 kohdan mukaisesti myönnetty vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

8 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

9 §

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen soveltamisalaa koskeva vapautus

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta ei sovelleta alusten 31 päivään joulukuuta 2029 asti käyttämään energiaan muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten liikennöimillä matkoilla Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman ja toisen sellaisen Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jossa on alle 200 000 vakinaista asukasta, tai mainittujen alusten ollessa sellaisen saaren käyntisatamassa.

10 §

Maasähkön syöttöä satamassa koskevat velvoitteet

Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa tarjotaan aluksille maasähköä jakeluinfrasetuksen 9 ja 10 artiklan mukaisesti.

11 §

Aluksen maasähkön käyttöön liittyvät sataman pitäjän tehtävät

Saatuun alukselta uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettun asetuksen 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua maasähkön kytkeytymistä koskevat tiedot sataman pitäjän on vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähkön käytettävissä.

Sataman pitäjän on määritettävä ja merkittävä edellä mainitun asetuksen 19 artiklan mukaiseen tietokantaan ilman aiheutonta viivytystä tiedot siitä:

1) sovelletaanko alukseen jotain mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitettyä poikkeusta;

2) jos mitään mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitettyistä poikkeuksista ei sovelleta, täyttääkö alus mainitun artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistetut vaatimukset.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyjä tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

12 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

1) 1 §:ssä tarkoitettua aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitettua poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

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

1) 1 §:ssä tarkoitettua aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) 3 §:ssä tarkoitettua SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

3) 4 §:n 4 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä;

4) 5 §:ssä tarkoitettua operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamisesta;

5) 6 §:ssä tarkoitettua IEE-todistuskirjasta;

6) 7 §:ssä tarkoitettua polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiilmoitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta.

7 b luku

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut

1 §

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklassa tarkoitettulle yhtiölle, jonka aluksen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai 5 artiklassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alataivoitetta koskeva vaatimustenmukaisuustase on mainitun asetuksen 3 artiklassa tarkoitettua todentamiskauden 1 päivänä kesäkuuta alijäämäinen (sen arvo on alle 0) , on määrättävä seuraamusmaksu (*kasvihuonekaasuintensiteettimaksu*). Vaatimustenmukaisuustaseen laskentaan sovelletaan lain 2 liitteen kaavoja.

2 §

Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklassa tarkoitettulle yhtiölle, jonka alus tekee raportointikaudella vähintään yhden uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisen satamakäynnin, on määrättävä seuraamusmaksu (*maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu*).

3 §

Seuraamusmaksun määrääminen ja rahamäärä

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettut seuraamusmaksut määrää Liikenne- ja viestintävirasto.

Edellä 1 §:ssä tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteettimaksun rahamäärään sovelletaan lain liitteenä 2 olevan taulukon kaavoja. Jos aluksella on vaatimustenmukaisuusali jäämä kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena, rahamäärä kerrotaan kaavalla $1 + (n - 1)/10$, jossa n on niiden peräkkäisten raportointikausien lukumäärä, joiden osalta yhtiöön sovelletaan kyseistä alusta koskevaa 1 tai 2 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua. Jos aluksella ei ole raportointikaudella yhtään satamakäyntiä unionissa ja se on edellisellä raportointikaudella lainannut etukäteen vaatimustenmukaisuusylijäämää, kerrotaan seuraamusmaksun rahamäärä 1,1:llä.

Edellä 2 §:ssä tarkoitetun maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävän maksun rahamäärä saadaan kertomalla 1,5 euroa laiturissa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien pyöristetyllä kokonaismäärällä, jotka alus oli laiturissa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisesti.

Edellä mainitut seuraamusmaksut määrätään maksettaviksi valtiolle.

4 §

Seuraamusmaksun täytäntöönpanon vanhentuminen

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettut seuraamusmaksut vanhenevat viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä.

5 §

Kertomus seuraamusmaksutulojen käyttämisestä

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kertomukset edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen tulojen käytöstä siten kuin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 11 kohdassa edellytetään.

8 a luku

Aluskierrätys

1 §

Hallinnon nimeäminen

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 9 alakohdassa tarkoitettu hallinto Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös Hongkongin yleissopimuksessa hallinnolle määrätystä tehtävistä, jotka liittyvät Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin.

2 §

Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat

Suomen lipun alla purjehtivalla kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, joka kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan, on oltava Hongkongin yleissopimuksen mukainen vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulla aluksella on ennen sen purkamisen aloittamista oltava, sen lisäksi mitä aluskierrätysasetuksessa säädetään, Hongkongin yleissopimuksen mukainen kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa suomalaiselle alukselle kirjallisesta hakemuksesta 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen todistuskirjat Hongkongin yleissopimuksen lisäysten mallien mukaisina. Todistuskirjat annetaan sillä edellytyksellä, että alus täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos voi antaa todistuskirjat myös ulkomaiselle alukselle sen lippuvaltion pyynnöstä.

Todistuskirjat annetaan määräajaksi. Vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja annetaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja annetaan enintään kolmeksi kuukaudeksi kerrallaan.

Kierrätyskelpoisuutta osoittava todistuskirja ja aluskierrätysasetuksen mukainen vastaava todistus on toimitettava tiedoksi asianomaiselle aluehallintovirastolle.

3 §

Suomessa purettavan aluksen omistajan velvollisuudet

Jotta alus, joka kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan, voidaan purkaa Suomessa, sen omistajan on varmistettava, että aluksella on edellä 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettujen todistuskirjat ja se täyttää Hongkongin yleissopimuksen liitteen 8 säännön vaatimukset.

4 §

Kotimaan liikenteen aluksen vaarallisten materiaalien luettelo

Kotimaan liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, on oltava ennen sen purkamista aluskierrätysasetuksen 5 artiklan mukainen vaarallisten materiaalien luettelo.

5 §

Tietojen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa aluskierrätysasetuksen 21 artiklan mukaisten raporttien toimittamisesta Euroopan komissiolle.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan mukaisesti hyväksytyjä luokituslaitoksia ja nimettyjä katsastajia, Suomen lipun alla purjehtivia aluksia, joille on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, aluksia koskevien Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden rikkomisia ja aluksia kohtaan suunnattuja Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden toimeenpanoon liittyviä toimia koskevien tietojen toimittamisesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle.

6 §

Tarkemmat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä siitä, missä määräajassa aluksen omistajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ilmoitus aikomuksesta lähettää alus kierrätettäväksi tiettyyn aluskierrätyslaitokseen tai -laitoksiin.

9 luku

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

6 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukseen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain (527/2014) 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

2 §

Liikenne- ja viestintäviraston valvontatehtävät

Liikenne- ja viestintävirasto on MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoainesten käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten, pois lukien 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökiellon, noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Rajavartiolaitos osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien sekä 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökiellon ja 7 luvun 9 b §:ssä tarkoitetun pakokaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökiellon valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

8 a §

FINAS-akkreditointipalvelun tehtävät

MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu kansallinen akkreditointielin on FINAS-akkreditointipalvelu.

12 a §

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen toimeenpanoon liittyvät aluksen satamaan pääsyn epääminen ja pysäyttäminen

Liikenne- ja viestintäviraston on evättävä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 25 artiklan mukaisen karkotusmääräyksen saaneen muun kuin Suomen lipun alla purjehtivan aluksen pääsy Suomen satamiin.

Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä suomalaisessa satamassa oleva Suomen lipun alla purjehtiva alus pysäytettäväksi, jos se ei täytä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 24 artiklassa säädettyä voimassa olevan vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskevaa velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena ja jos velvoitteen noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Liikenne- ja viestintäviraston on pysäytettävä myös toisessa jäsenvaltiossa mainitun asetuksen 25 artiklan nojalla karkotusmääräyksen saaneen laivayhtiön Suomen lipun alla purjehtiva alus. Liikenne- ja viestintäviraston on poistettava pysäyttämismääräys välittömästi, kun alukselle on myönnetty edellä tarkoitettu vaatimustenmukaisuusasiakirja. Pysäyttämismääräys ei rajoita merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

12 b §

Oikeus suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy 7 a luvun 11 §:ssä tarkoitetun satamien maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin

Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvontatehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä satamien pitäjiltä, joiden velvollisuuksista säädetään 7 a luvun 11 §:ssä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä.

13 luku

Erinäiset säännökset

3 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta toimii vastoin

6 a) 5 luvun 1 a §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa;

8 a) 7 luvun 9 a §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökieltoa;

9 a) MRV-asetuksen 8–11, 11a ja 12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia,

10 c) aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa tai tämän lain 8 a luvun 3 §:ssä säädettyä aluksen kierrättämistä tai purkamista tai niiden valmistelua koskevaa velvoitetta,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa tai tämän lain 8 a luvun 4 §:ssä säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen tai 8 a luvun 2 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn todistuskirjoja koskevan velvoitteen sekä meriliikenteessä käytettävien 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa pykälässä tarkoitettua polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää, tai polttoainenäytteen, jota ei ole otettu siten kuin mainitussa pykälässä säädetään.

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään, jos päätös koskee:

1) Liikenne- ja viestintäviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka hyväksytyin luokituslaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta antamaa päätöstä;

2) Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan tämän lain mukaisesta toimituksesta, päätöksestä tai todistuskirjasta määräämää maksua; tai

3) 7 b luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen määräämistä.

Edellä 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun päätökseen, johon saa hakea oikaisua, ei saa hakea valittamalla muutosta. Päätökseen on liitettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisua on haettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta tai maksun määräämisestä.

Liikenne- ja viestintäviraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta. Päätös oikaisuvaatimukseen on kuitenkin annettava 14 päivän kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin.

8 §

Muutoksenhaku

Muuhun kuin 3 luvun 5 §:ssä, 12 luvun 14 §:ssä sekä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

9 §

Päätöksen täytäntöönpano

Oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estä päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

Öljypäästömaksun maksupäätöksen täytäntöönpanosta säädetään 3 luvun 15 §:ssä.

Edellä 7 b luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain 6 luvun 2 §:n 3 momentti ja 5 §:n 1 ja 3 momentti, 7 a luvun 1–8 ja 12 § ja 8 a luvun 1–5 § tulevat voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tämän lain voimaan tullessa lain 12 luvun 16 §:n nojalla vireillä olevaan uhkasakkoa, teettämishukkaa tai keskeyttämishukkaa koskevaan asiaan sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

7.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 3 kohta, 37 §:n 1 momentti, 53 § ja 57 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 37 §:n 1 momentti osaksi, 53 § ja 57 §:n 2 momentti laissa 946/2018, ja
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 946/2018, uusi 13 c kohta seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä laissa tarkoitetaan:

3) MARPOL-yleissopimuksella alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

13 c) Hongkongin yleissopimuksella turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

6 luku

Aluksen katsastus

37 §

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, painolastivesiyleissopimuksen tai Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen ja myöntämään katsastuksen perusteella todistuskirjat. Tällainen katsastus ja sen perusteella myönnetty todistuskirja tunnustetaan samantarvoiseksi tässä luvussa tarkoitettun katsastuksen ja todistuskirjan kanssa.

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

165

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL-yleissopimuksessa, Hongkongin yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään ja Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa MARPOL-yleissopimuksen, Hongkongin yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan unionin säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen katsastusten suorittamisesta.

57 §

Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat

Liikenne- ja viestintävirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen, Hongkongin yleissopimuksen, non-SOLAS-direktiivin, kalastusalusdirektiivin ja aluskierrätysasetuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8.

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 5 kohdan b alakohta, sellaisena kuin se on laissa 55/2002, ja lisätään 2 §:n 5 kohtaan uusi n ja o alakohta ja 11 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

1 luku

Yleiset säännökset

2 §

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

5) kansainvälisillä yleissopimuksilla:

b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983), jäljempänä *MARPOL-yleissopimus*, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

n) alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 38/2017) ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia, jäljempänä *painolastivesiyleissopimus*;

o) turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehtyä Hongkongin yleissopimusta (SopS xx/2024 ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia, jäljempänä *Hongkongin yleissopimus*;

11 §

Aluksen tarkastus tai tutkimus

Suomalaisen aluksen tarkastus tai tutkimus on toimitettava myös, jos Liikenne- ja viestintävirasto saa toiselta Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolelta tiedon mainitun yleissopimuksen mukaisen alusta koskevan velvoitteen rikkomuksesta. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Hongkongin yleissopimuksen mukaisesti väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle toimista, joihin väitetyn rikkomuksen johdosta on ryhdytty.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9.

Laki

jätelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan jätelain (646/2011) 108 §:n 2 momentti, 108 a § sekä 147 §:n 2 momentin 24 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 108 §:n 2 momentti laissa 626/2017, 108 a § laissa 967/2018 ja 147 §:n 1 momentin 24 kohta laissa 714/2021 ja
lisätään lakiin uusi 108 b ja 108 c § ja 147 §:n 1 momenttiin uusi 25 kohta seuraavasti:

108 §

Jätteen kansainvälinen siirto ja aluksen siirtäminen purettavaksi

Aluksen siirrosta purettavaksi säädetään aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1257/2013, jäljempänä *aluskierrätysasetus*, ja määrätään turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa (SopS x/2024), jäljempänä *Hongkongin yleissopimus*.

108 a §

Viranomaisten tehtävät aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanossa

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 11 alakohdassa ja Hongkongin yleissopimuksen 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat se aluehallintovirasto, joka myöntää aluskierrätysasetuksen 14 artiklan ja mainitun yleissopimuksen 6 artiklan mukaisen luvan ja se elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, joka valvoo luvan saanutta laitosta.

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto toimivat yhteistyössä aluskierrätyksen toimeenpanon seuraamiseksi sekä aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa tarkoitetun aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi.

Suomen ympäristökeskus toimii tarvittaessa asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi aluskierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen.

108 b §

Aluskierrätysuunnitelma ja ennakoilmoitukset aluksen siirrosta ja purkamisesta

Sen lisäksi mitä aluskierrätysasetuksessa säädetään, aluskierrätyslaitoksen on laadittava Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella aluskierrätysuunnitelma mainitun sopimuksen liitteen 9 säännön mukaisesti. Suunnitelma on tehtävä suomen- tai ruotsinkielisenä. Jos aluskierrätysuunnitelma laaditaan ulkomaiselle alukselle, aluskierrätyslaitoksen on tehtävä suunnitelmasta englannin-, ranskan- tai espanjankielinen käännös, jos kyseessä

olevan aluksen lippuvaltion hallinto sitä vaatii. Aluskierrätyslaitoksen on toimitettava aluskierrätysuunnitelma asianomaiselle aluehallintovirastolle hyväksyttäväksi vähintään 45 vuorokautta ennen kuin se vastaanottaa Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen purettavaksi. Suunnitelman lisäksi aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava asianomaiselle aluehallintovirastolle Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 2 kohdan mukaiset tiedot.

Aluehallintoviraston on ilmoitettava aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle kolmen vuorokauden kuluessa, että se on vastaanottanut aluskierrätysuunnitelman. Aluehallintovirasto hyväksyy aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ja Hongkongin yleissopimuksessa tarkoitetun aluskierrätysuunnitelman ja antaa hyväksynnästä aluskierrätyslaitokselle kirjallisen päätöksen. Aluehallintoviraston on toimitettava Hongkongin yleissopimuksessa tarkoitettua aluskierrätysuunnitelmaa koskeva päätös tiedoksi aluksen omistajalle, asianomaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, Liikenne- ja viestintävirastolle ja Suomen ympäristökeskukselle.

Kun alukselle on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 2 §:n mukaan, aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava asianomaiselle aluehallintovirastolle purkamisen suunnitellusta aloittamisesta Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 3 kohdan mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen aluskierrätysuunnitelman ja ilmoitusten sisällöstä.

108 c §

Ilmoitus aluksen purkamisen loppuunsaattamisesta

Kun alus on purettu kokonaan tai osittain Hongkongin yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti, aluskierrätyslaitoksen on annettava alukselle loppuunsaattamisilmoitus 14 vuorokauden kuluessa purkamisen päättymisestä. Ilmoitus on laadittava yleissopimuksen liitteen 25 säännön mukaisesti.

Aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava purkamisen päättymisestä asianomaiselle aluehallintovirastolle. Ilmoitukseen on liitettävä tiedot mahdollisista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, jotka ovat aiheuttaneet haittaa ihmisten terveydelle tai ympäristölle.

Aluehallintoviraston on toimitettava ilmoitukset Liikenne- ja viestintävirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

147 §

Rangaistussäännökset

Joka muulla kuin 1 momentissa tarkoitettulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta

24) rikkoo aluskierrätysasetuksen 7 artiklassa tai tämän lain 108 b §:ssä säädettyä velvoitetta laatia alukselle aluskierrätysuunnitelma;

25) laiminlyö 108 b tai c §:n mukaisen aluskierrätyslaitoksen ilmoitusvelvollisuuden, on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *jätelain rikkomisesta* sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

10.

Laki

ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ympäristönsuojelulain (527/2014) 221 a §, sellaisena kuin se on laissa 327/2016 ja osaksi laissa 627/2017, sekä
lisätään lain 169 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1166/2018, uusi 2 momentti seuraavasti:

169 §

Tarkastus onnettomuus-, haitta- ja rikkomustilanteissa

Jos kyse on turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS x/2024, jäljempänä *Hongkongin yleissopimus*) 9 artiklan 4 kohdassa tai 10 artiklan 1 kohdan 2 alakohdassa tarkoitettua aluskierrätyslaitokselle tehtävästä tarkastuksesta, valvontaviranomaisen on toimitettava tarkastuksesta mainituissa säännöksissä edellytetyt tiedot englannin kielellä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on ilmoitettava Kansainväliselle merenkulkujärjestölle Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan mukaisesti tiedot aluskierrätyslaitoksia koskevien velvoitteiden rikkomisista ja laitoksiin suunnatuista toimenpiteistä. Valvontaviranomaisen on ilmoitettava myös aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 (jäljempänä *aluskierrätysasetus*) 21 artiklan mukaisista aluskierrätyslaitosta koskevista toimista Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka toimittaa tiedot mainitun artiklan mukaisesti Euroopan komissiolle.

221 a §

Alusten purkamista koskevat erityissäännökset

Käsiteltäessä tämän lain mukaista lupa-asiaa, joka koskee sellaista laitosta, jossa puretaan aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, on otettava huomioon aluskierrätysasetuksen 13 artiklassa säädetyt ympäristönsuojeluun liittyvät vaatimukset. Lisäksi jos laitoksessa puretaan Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, on laitoksella oltava mainitun yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä. Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa myönnetään, jos laitos täyttää yleissopimuksen liitteen 16–23 säännöissä määrätyt ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun luvan myöntäminen edellyttää sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, että työsuojeluviranomainen katsoo lausunnossaan, että aluspurkamo täyttää aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen työsuojelua koskevat vaatimukset. Työsuojeluviranomainen valvoo aluspurkamon osalta työsuojelua koskevien säännösten noudattamista siten kuin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa

(44/2006) säädetään. Sen lisäksi mitä 93 §:ssä säädetään, lupa harjoittaa aluskierrätystä on peruutettava, kun työsuojeluviranomainen katsoo, että työsuojelua koskevat vaatimukset eivät enää täyty.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä voidaan myöntää enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Jos lupa myönnetään, laitoksen ympäristölupaan on liitettävä Hongkongin yleissopimuksen lisäyksessä 5 olevan mallin mukainen lupa suomeksi ja englanniksi.

Aluehallintoviraston on ilmoitettava aluskierrätyslaitoksille myönnettyistä luvista ja lupien muutoksista Euroopan komissiolle aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisesti ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle Hongkongin yleissopimuksen 7 ja 12 artiklan mukaisesti. Tiedot on toimitettava myös ympäristöministeriölle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

11.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 224/2008, uusi 31 kohta seuraavasti:

1 §

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädettyssä järjestyksessä pannaan täytäntöön seuraavat seuraamukset:

31) merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitettu kasvihuonekaasuintensi-
teettimaksu ja mainitun luvun 2 §:ssä tarkoitettu maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä
määrättävä maksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Sopimusteksti

[PÄÄOTSIKKO]

[Sopimusteksti]

[PÄÄOTSIKKO]

[Sopimusteksti]

6

Laki

merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 7 luvun 14 a ja 14 b §, sellaisina kuin niistä ovat 14 a § laissa 990/2018 ja 14 b § laissa 275/2017,
muutetaan 1 luvun 1 ja 4 §, 2 luvun 7 §, 3 luvun 2 §, 5 luvun otsikko, 1 §:n 1 momentti ja 5 §, 6 luvun 2 §:n 3 momentti, 5 §:n 1–3 momentti ja 6 §:n 2 momentti, 7 luvun 6 §, 7 a luku, 8 a luvun 1–3 §, 9 luvun 6 §:n 5 momentti, 12 luvun 6 §, 13 luvun 3 §:n 2 momentin 8 a ja 10 c kohta ja 5 momentti, 7 § ja 8 §:n 1 momentti,
sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 1 § osaksi laissa 628/2017, 2 luvun 3 §, 5 luvun 1 §:n 1 momentti ja 5 § laissa 669/2021, 6 luvun 2 §:n 3 momentti ja 5 §:n 1–3 momentti laissa 990/2018, 6 luvun 6 §:n 2 momentti, 7 luvun 6 §, 7 a luvun 1–5 §, 9 luvun 6 §:n 5 momentti laissa 669/2021, 8 a luvun 1–3 § laissa 990/2018, 12 luvun 6 §:n 1 ja 2 momentti laissa 473/2016 ja 13 luvun 3 §:n 2 momentin 8 a kohta laissa 275/2017 ja 10 c kohta laissa 628/2017, 3 §:n 5 momentti laissa 669/2021, 7 § laissa 990/2018 ja 13 luvun 8 § laissa 1537/2019 sekä
lisätään 1 luvun 2 §:ään uusi 11 a, 14 a, 15 a, 21 a, 30 a, 37 a, 41 a, 41 b ja 46 a kohta, 5 lukuun uusi 1 a §, 7 lukuun uusi 9 b §, lakiin uusi 7 b luku, 8 a lukuun uusi 4 ja 5 §, 12 luvun 2 §:ään uusi 4 momentti, 12 lukuun uusi 8 a, 12 a ja 12 b §, 13 luvun 3 §:n 2 momenttiin uusi 6 a ja 9 a kohta ja 9 §:ään uusi 3 momentti,
sellaisina kuin niistä ovat 1 luvun 2 § laissa 669/2021 ja 12 luvun 2 § laissa 990/2018 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Laki merenkulun ympäristönsuojelulain muuttamisesta

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

1 §

1 §

Lain tarkoitus

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista kieltämällä haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan tai rajoittamalla tällaisten alueiden päästöjä. Lain tarkoituksena on myös järjestää alusten

Tämän lain tarkoituksena on ehkäistä alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumista kieltämällä haitallisten aineiden päästäminen veteen ja ilmaan tai rajoittamalla tällaisten *aineiden* päästöjä. Lain tarkoituksena on myös järjestää alusten

tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanotto satamissa.

Tällä lailla annetaan alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset ja muut alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännökset.

Tällä lailla annetaan alusten osalta aluskierätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset.

tavanomaisesta toiminnasta peräisin olevien jätteiden vastaanotto satamissa.

Tällä lailla annetaan alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevien Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ja Euroopan yhteisön säädösten kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset ja muut alusten tavanomaisesta toiminnasta aiheutuvaa ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevat säännökset.

Tällä lailla annetaan alusten osalta aluskierätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 täsmentämistä ja täydentämistä koskevat kansalliset säännökset sekä turvallisuudesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen kansallista täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Lisäksi tällä lailla annetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 vesiliikennettä koskevien säännösten täsmentämistä ja täydentämistä koskevat kansalliset säännökset.

2 §

Määritelmät

(lisätään uusi 11 a, 14 a, 15 a, 21 a, 30 a, 37 a, 41 a, 41 b ja 46 a kohta)

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

11 a) asetuksella uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1805;

14 a) harmailla vesillä aluksen jätevesiä, jotka syntyvät peseytymisessä, astioidenpesussa ja pyykinpesussa;

15 a) Hongkongin yleissopimuksella turvalisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS x/202x) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

21 a) jakeluinfra-asetuksella vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1804;

30 a) käyntisatamalla satamaa, johon alus pysähtyy lastaamaan tai purkamaan lastia taikka päästämään matkustajat alukseen tai aluksesta lukuun ottamatta pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on täydentää polttoaine- tai muonavarastoja, vaihtaa aluksen miehistö, siirtyä kuivatelakalle tai korjata alusta ja sen laitteita, pysähdyksiä satamaan sen vuoksi, että alus tarvitsee apua tai on merihädässä, satamien ulkopuolella tapahtuvia lastin siirtoja aluksesta toiseen, pysähdyksiä, joiden yksinomaisena tarkoituksena on suojautua huonolta säältä tai jotka ovat välttämättömiä etsintä- tai pelastustöiden vuoksi, ja konttialusten pysähdyksiä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 2 artiklan 2 kohdan perusteella annetussa täytäntöönpanosäädöksessä luetellussa lähialueilla sijaitsevassa konttien jälleenlaivaussatamassa;

37 a) MRV-asetuksella Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2015/757 meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta;

41 a) pakokaasujen puhdistusjärjestelmällä laitteistoa, joka poistaa aluksen pakokaasuista rikkidioksidipäästöjä siten, että pakokaasun rikkidioksidipäästöt saadaan kokonaisuudessaan ja jatkuvasti laskemaan vähintään vastaavalle tasolle, kuin millä ne olisivat, jos aluksella käytettäisiin 7 luvun 7 §:n 1 momentin vaatimukset täyttävää polttoainetta;

Voimassa oleva laki

4 §

Lain soveltaminen poliisiin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin

Tätä lakia sovelletaan puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu.

Tätä lakia sovelletaan kuitenkin poikkeuksetta sellaisiin puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, joita käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia.

2 luku

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

7 §

IOPP-todistuskirja

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, rakenteiden ja laitteiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen niitä koskevat määräykset. Tästä osoitussena aluksella on oltava kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (*IOPP-todistuskirja*).

(uusi momentti)

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

Ehdotus

4 §

Lain soveltaminen poliisiin, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin

Tätä lakia sovelletaan *poliisiin*, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, jollei niiden rakenteen tai toiminnan erikoisluonteesta muuta johdu.

Tätä lakia sovelletaan kuitenkin poikkeuksetta sellaisiin *poliisiin*, puolustusvoimien ja rajavartiolaitoksen aluksiin, joita käytetään säännöllisesti yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia.

2 luku

Aluksista aiheutuvien öljypäästöjen ehkäiseminen

7 §

IOPP-todistuskirja

Öljysäiliöaluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 150, ja muun aluksen, joka on kansainvälisessä liikenteessä ja jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, rakenteiden ja laitteiden tulee täyttää MARPOL-yleissopimuksen I liitteen niitä koskevat määräykset. Tästä osoitussena aluksella on oltava kansainvälinen todistuskirja öljyn aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä (*IOPP-todistuskirja*).

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää IOPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautuskirja.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IOPP-todistuskirjan *tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirjan* MARPOL-yleissopimuksen I liitteen *kaavojen* mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IOPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja *ja miehittämättömän muulla kuin*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja annetaan määräajaksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

3 luku

Öljypäästömaksu

2 §

Öljypäästömaksun määrä

Öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella lain liitteenä olevan maksutaulukon mukaan.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus

Käsittlemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun alus-

3 luku

Öljypäästömaksu

2 §

Öljypäästömaksun määrä

Öljypäästömaksu määrätään päästön määrän ja aluksen bruttovetoisuuden perusteella lain 1 liitteenä olevan maksutaulukon mukaan.

5 luku

Aluksista aiheutuvien käymäläjätevesipäästöjen ja harmaan veden päästöjen ehkäiseminen

1 §

Käymäläjäteveden päästökielto ja päästörajoitus

Käsittlemättömän ja käsitellyn käymäläjäteveden päästäminen aluksesta veteen on kielletty Suomen sisävesialueella ja talousvyöhykkeellä ja suomalaisesta aluksesta Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella siten kuin MARPOL-yleissopimuksen IV liitteessä, Helsingin sopimuksessa taikka Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään tai Euroopan unionin säädöksissä säädetään. *Suomen aluevesillä käsittelemättömän ja käsitellyn jäteveden päästäminen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 2 säännössä tarkoitettusta aluksesta veteen on kielletty muissa kuin mainitun liitteen 3 säännön mukaisissa tilanteissa.*

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos hyväksyy suomalaisen aluksen osalta Kansainvälisen merenkulkujärjestön antamien ohjeiden mukaisesti lasketun alus-

Voimassa oleva laki

kohtaisen tyhjennysnopeuden, jolla käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää veteen suomalaisesta aluksesta yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti.

(uusi §)

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (*ISPP-todistuskirja*).

(uusi momentti)

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen kaavan mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja

Ehdotus

kohtaisen tyhjennysnopeuden, jolla käsittelemätöntä käymäläjätevettä saa päästää veteen suomalaisesta aluksesta yli 12 meripeninkulman etäisyydellä lähimmästä maasta MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukaisesti.

1 a §

Harmaan veden päästökielto

Harmaan veden päästäminen MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen 2 säännössä tarkoitettua aluksesta veteen on kielletty Suomen aluevesillä. Päästäminen on kuitenkin sallittu tilanteissa, joissa päästö on tarpeen aluksen tai siellä olevien henkilöiden turvallisuuden varmistamiseksi tai ihmishengen pelastamiseksi merellä sekä tilanteissa, joissa päästö aiheutuu alukselle tai sen laitteistolle aiheutuneesta vahingosta, jos kaikkiin kohutuullisiin varotoimiin on ryhdytty ennen vahingon syntymistä ja sen jälkeen päästön estämiseksi tai minimoimiseksi.

5 §

ISPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka saa kuljettaa enemmän kuin 15 henkilöä, sekä jokaisella kansainvälisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksella on oltava MARPOL-yleissopimuksen IV liitteen mukainen käymäläjäteveden aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälinen todistuskirja (*ISPP-todistuskirja*).

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää ISPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautustodistus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen IV

Voimassa oleva laki

viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

2 §

Kiinteän jätteen poistaminen poikkeustilanteissa

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen on merkittävä jätepäiväkirjaan.

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Suomalaisessa aluksessa ja Suomen satamaan saapuvassa kansainvälisessä liikenteessä olevassa ulkomaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400 tai joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan pidettävä kiinteistä jätteistä jätepäiväkirjaa.

Jätepäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja

Ehdotus

liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää mainitun liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaiselle alukselle ISPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja on voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

6 luku

Aluksista aiheutuvien kiinteän jätteen päästöjen ehkäiseminen

2 §

Kiinteän jätteen päästäminen poikkeustilanteissa

Edellä 1 momentissa tarkoitettu poistaminen tai vahingossa tapahtunut häviäminen on merkittävä jätepäiväkirjaan tai kotimaanliikenteen jätepäiväkirjaan.

5 §

Aluksen jätepäiväkirja

Suomalaisessa aluksessa ja Suomen satamaan saapuvassa kansainvälisessä liikenteessä olevassa ulkomaisessa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 tai joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, sekä kiinteällä tai kelluvalla alustalla on aluksen päällikön tai hänen valvontansa alaisena muun päällystöön kuuluvan pidettävä kiinteistä jätteistä jätepäiväkirjaa. *Kotimaanliikenteessä purjehtivassa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100 tai joka on rekisteröity kuljettamaan vähintään 15 henkilöä, voidaan jätepäiväkirjan sijasta pitää kotimaanliikenteen jätepäiväkirjaa, joka voi olla osa aluksen päiväkirjaa.*

Jätepäiväkirja on pidettävä paikassa, jossa se on helposti saatavissa tarkastusta varten, ja

Voimassa oleva laki

sitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa tai offshore-terminaalissa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. *Sama koskee päiväkirjaa niiden alusten osalta, joiden bruttovetoisuus on alle 400.* Toimenpiteet, joihin Liikenne- ja viestintävirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

- 1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuksilaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä; ja
- 2) 5 §:ssä tarkoitetusta aluksen jätepäiväkirjan kaavasta.

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

6 §

Ehdotus

sitä on säilytettävä kaksi vuotta viimeisen merkinnän tekemisestä.

Liikenne- ja viestintävirastolla ja aluksen ollessa ulkomaan satamassa tai offshore-terminaalissa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja ja kotimaanliikenteen jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote. *Aluksen ollessa ulkomaan satamassa tai offshore-terminaalissa asianomaisella ulkomaan viranomaisella on oikeus tarkastaa jätepäiväkirja sekä saada siitä pyynnöstä aluksen päällikön oikeaksi todistama ote.* Toimenpiteet, joihin Liikenne- ja viestintävirasto tämän momentin nojalla ryhtyy, on suoritettava niin nopeasti kuin mahdollista aiheuttamatta alukselle tarpeetonta viivytystä.

6 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

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

- 1) 1 §:ssä tarkoitetun kiinteän jätteen poistamisrajoituksen noudattamiseksi tarvittavia hienonnuksilaitteistoja koskevista tyyppihyväksynnöistä;
- 2) 5 §:ssä tarkoitetusta aluksen jätepäiväkirjan kaavasta; ja
- 3) 5 §:ssä tarkoitetun kotimaanliikenteen jätepäiväkirjan kaavasta.

7 luku

Aluksista aiheutuvan ilman pilaantumisen ehkäiseminen

6 §

IAPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (*IAPP-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

(uusi momentti)

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

(uusi §)

14 a §

IAPP-todistuskirja

Kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava ilman pilaantumisen ehkäisemisestä annettu todistuskirja (*IAPP-todistuskirja*), jonka mukaan alus täyttää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen määräykset.

Miehittämättömälle muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvalla proomulle voidaan myöntää IAPP-todistuskirjan sijasta MARPOL-yleissopimuksen mukaisesti tällaiselle proomulle tarkoitettu vapautustodistus.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa kirjallisesta hakemuksesta suomalaisen aluksen IAPP-todistuskirjan tai miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautustodistuksen MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen kaavojen mukaisena edellyttäen, että alus täyttää yleissopimuksen VI liitteen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa ulkomaisen aluksen IAPP-todistuskirjan aluksen lippuvaltion pyynnöstä. Todistuskirja ja miehittämättömän muulla kuin omalla käyttövoimalla liikkuvan proomun vapautuskirja ovat voimassa määräajan ja enintään viisi vuotta kerrallaan.

9 b §

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökielto

Pakokaasujen puhdistusjärjestelmässä käytetyn puhdistamattoman pesiveden sekä pesivedestä eroteltujen jäämien päästäminen veteen on kielletty Suomen aluevesillä.

Päästökielto ei sovellu pakokaasujen puhdistusjärjestelmällä varustettuun alukseen sen seuraavaan väli- tai uusintakatsastukseen tai vuoden 2029 loppuun asti, riippuen siitä mikä tulee ensin.

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään muutettuna 12 lukuun)

Toimivaltainen viranomainen

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757 tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto.

14 b §

Kansallinen akkreditointielin

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757 tarkoitettu kansallinen akkreditointielin on FINAS-akkreditointipalvelu.

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

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään muutettuna 12 lukuun)

7 a luku

Alusten energiatehokkuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen

1 §

Uuden aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

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

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

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 3 §:ään)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma).
Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuus-
johtamisjärjestelmää.

(uusi §)

2 §

Olemassa olevan aluksen energiatehokkuutta koskevat vaatimukset

Alukselle tulee laskea saavutettu olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin arvo MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukaisesti.

Aluksen saavutetun olemassa olevan aluksen energiatehokkuusindeksin arvon tulee olla MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen.

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.

(ks. ehdotuksen 4 § 1 mom.)

(ks. ehdotuksen 3 § 2 mom.)

(ks. ehdotuksen 3 § 3 mom.)

2 b §

(ks. ehdotuksen 4 § 2-5 mom.)

Toimitettavat tiedot

Edellä 2 a §:n 1 momentissa tarkoitettun aluksen on koottava polttoaineen kulutusta koskevat yhdistetyt tiedot ja toimitettava ne Liikenne- ja viestintävirastolle tai hyväksytylle luokituslaitokselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti. Edellä tarkoitettut tiedot on:

1) koottava kunkin kalenterivuoden lopussa ja toimitettava kolmen kuukauden kuluessa kyseisen kalenterivuoden päättymisestä; tai

2) koottava ja toimitettava aluksen siirtöpäivänä 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 §

(muutetaan otsikko ja pykälän sisältö siirrettäen muutettuna 7 §:ään)

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 määrääjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

3 § (ent. 2 §)

SEEMP-suunnitelma

Aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 400, on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen energiatehokkuuden hallintasuunnitelma (SEEMP-suunnitelma).

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 6 §:ään)

3 §

SEEMP-suunnitelma

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

Voimassa oleva laki

Suunnitelma voi olla osa aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmää.

(ks. voimassa olevan lain 2 a § 2 mom.)

(ks. voimassa olevan lain 2 a § 3 mom.)

4 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

(uusi §)

(ks. voimassa olevan lain 7 a luvun 2 a §:n 1 momentti)

Ehdotus

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, SEEMP-suunnitelmassa on oltava MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukainen kuvaus siitä menetelmästä, jota käytetään polttoaineen kulutusta koskevien tietojen keruuseen, sekä kuvaus niistä menettelyistä, joita käytetään tietojen ilmoittamiseen toimivaltaiselle viranomaiselle tai hyväksytylle luokituslaitokselle.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos varmistaa, että 2 momentissa tarkoitettujen aluksen SEEMP-suunnitelma on MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen vaatimusten mukainen, ja antaa alukselle vaatimustenmukaisuudesta vahvistuksen, jota on säilytettävä aluksella.

Aluksen, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, SEEMP-suunnitelmalle suoritetaan tarkastus ja auditoinnit ottaen huomioon Kansainvälisen merenkulkujärjestön ohjeistukset.

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 8 §:ään)

4 §

Aluksen polttoaineen kulutustietojen keruu ja ilmoittaminen

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

Edellä 3 §:n 1 momentissa tarkoitettujen 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 siirtöpäivänä 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 2 kohdassa tarkoitetuissa tilanteissa pidettävä ne helposti saatavilla vähintään 12 kuukauden ajan kyseisen kalenterivuoden lopusta siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

Aluksen polttoaineen kulutusta koskevat tiedot on todennettava.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos toimittaa todennetut tiedot Kansainvälisen merenkulkujärjestön alusten polttoaineen kulutusta koskevaan tietokantaan. Liikenne- ja viestintävirasto varmistaa, että alusten polttoaineen kulutusta koskevat todennetut tiedot toimitetaan Kansainväliselle merenkulkujärjestölle viimeistään kuukauden kuluessa siitä, kun alukselle on annettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siten kuin MARPOL-yleissopimuksen VI liitteessä määrätään.

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 12 §:ään)

(ks. voimassa olevan lain 7 a luvun 2 b §:n 3 momentti)

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 tar-

kempia säännöksiä Suomen vesialueella ja talousvyöhykkeellä sekä suomalaisten alusten osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

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

1) tämän luvun 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

3) IEE-todistuskirjasta;

4) tämän luvun 2 b §:n 3 momentissa tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

(uusi §)

5 §

Operatiivinen hiili-intensiteetti

Alukselle, jonka bruttovetoisuus on vähintään 5 000, on laskettava kalenterivuositain saavutettu operatiivinen hiili-intensiteetti ja määritettävä aluksen operatiivinen hiili-intensiteettiluokitus MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Edellä 1 momentissa tarkoitettu yhtä kalenterivuotta koskeva hiili-intensiteetti on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tai sen hyväksymälle luokituslaitokselle seuraavan kalenterivuoden maaliskuun loppuun mennessä.

Tasolle D kolmena peräkkäisenä vuotena tai tasolle E luokitellun aluksen on laadittava suunnitelma korjaavista toimista vaaditun vuotuisen operatiivisen CII:n saavuttamiseksi, tarkistettava suunnitelman johdosta aluksen SEEMP-suunnitelma ja toteutettava tarkistetun SEEMP-suunnitelman mukaisesti

korjaavat toimet MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

6 §

IEE-todistuskirja

6 § (ent. 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 määrääjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

7 § (ent. 2 c §)

Vaatimustenmukaisuusvakuutus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa polttoaineen kulutusta koskevat tiedot saatuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen edellyttäen, että tiedot on ilmoitettu MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisesti.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

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 määrääjäksi ja enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

7 §

Polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteettiä koskeva vaatimustenmukaisuusvakuutus

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa alukselle MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen mukaisen vaatimustenmukaisuusvakuutuksen saatuaan polttoaineen kulutusta koskevat tiedot ja aluksen saavutetun vuotuisen operatiivisen hiili-intensiteettiä koskevien tietojen ja operatiiviseen hiili-intensiteettiä koskeviin tietoihin ja operatiiviseen hiili-intensiteettiä koskeviin tietoihin liittyvät vaatimukset ja että tiedot on ilmoitettu mainitun liitteen mukaisesti.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on annettava:

1) viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai

2) viipymättä, jos kyseessä on 4 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Voimassa oleva laki

1) viiden kuukauden kuluessa kalenterivuoden alusta; tai

2) viipymättä, jos kyseessä on 2 b §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettu tilanne.

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

8 § (ent. 4 §)

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

(uusi §)

(uusi §)

Ehdotus

Vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, ja seuraavan kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta. *MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 6 säännön 7 kohdan mukaisesti myönnetty vaatimustenmukaisuusvakuutus on voimassa sen kalenterivuoden, jona se on annettu, sitä seuraavan kalenterivuoden sekä kolmannen kalenterivuoden viisi ensimmäistä kuukautta.* Vaatimustenmukaisuusvakuutusta on säilytettävä aluksella koko sen voimassaoloajan.

8 §

Poikkeukset aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin

Liikenne- ja viestintävirasto päättää MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen 19 säännön mukaisista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

9 §

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen soveltamisalaa koskeva vapautus

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettua asetusta ei sovelleta alusten 31 päivään joulukuuta 2029 asti käyttämään energiaan muiden matkustaja-alusten kuin risteilymatkustaja-alusten liikennöimillä matkoilla Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman ja toisen sellaisen Suomen lainkäyttövaltaan kuuluvan käyntisataman välillä, joka sijaitsee saarella, jossa on alle 200 000 vakinaista asukasta, tai mainittujen alusten ollessa sellaisen saaren käyntisatamassa.

10 §

Maasähkön syöttöä satamassa koskevat velvoitteet

Sataman pitäjän on varmistettava, että satamassa tarjotaan aluksille maasähköä jakeluinfra-asetuksen 9 ja 10 artiklan mukaisesti.

11 §

Aluksen maasähkön käyttöön liittyvät sataman pitäjän tehtävät

(uusi §)

Saatuaan alukselta uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut maasähkөөn kytkeytymistä koskevat tiedot sataman pitäjän on vahvistettava alukselle, onko kytkeytyminen maasähkөөn käytettävissä.

Sataman pitäjän on määritettävä ja merkittävä edellä mainitun asetuksen 19 artiklan mukaiseen tietokantaan ilman aiheetonta viivytystä tiedot siitä:

1) sovelletaanko alukseen jotain mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitettyä poikkeusta;

2) jos mitään mainitun asetuksen 6 artiklan 5 kohdassa esitettyistä poikkeuksista ei sovelleta, täyttääkö alus mainitun artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistetut vaatimukset.

Edellä 1 ja 2 momentissa säädettyjä tehtäviä hoitavaan sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Vahingonkorvaustavastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa (412/1974).

12 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

12 § (ent. 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

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:

osalta myös Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen ulkopuolella tämän luvun:

1) 1 §:ssä tarkoitetun aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin vaatimustenmukaisuuden valvonnan järjestämisestä;

2) 4 §:ssä tarkoitetuista poikkeuksista aluksen energiatehokkuutta koskeviin vaatimuksiin.

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

1) *tämän luvun 1 §:ssä* tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

3) IEE-todistuskirjasta;

4) *tämän luvun 2 b §:n 3 momentissa* tarkoitettujen polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä.

(uusi luku)

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) 1 §:ssä tarkoitetusta aluksen energiatehokkuutta mittaavan suunnitteluindeksin laskennasta;

2) 3 §:ssä *tarkoitettun* SEEMP-suunnitelman laadinnasta;

3) 4 §:n 4 momentissa *tarkoitettujen* polttoaineen kulutusta koskevien tietojen todentamisesta ja sitä koskevista menettelyistä;

4) 5 §:ssä *tarkoitettun* operatiivisen hiili-intensiteetin ilmoittamisesta;

5) 6 §:ssä *tarkoitettusta* IEE-todistuskirjasta;

6) 7 §:ssä *tarkoitettusta* polttoaineen kulutusilmoitusta ja operatiivista hiili-intensiteetti-ilmoitusta koskevasta vaatimustenmukaisuusvakuutuksesta.

7 b luku

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen mukaiset seuraamusmaksut

1 §

Kasvihuonekaasuintensiteettimaksu

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklassa tarkoitettulle yhtiölle, jonka aluksen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklassa tarkoitettua kasvihuonekaasuintensiteettiä tai 5 artiklassa tarkoitettua muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien

polttoaineiden alatavoitetta koskeva vaatimustenmukaisuustase on mainitun asetuksen 3 artiklassa tarkoitetun todentamiskauden 1 päivänä kesäkuuta alijäämäinen (sen arvo on alle 0) , on määrättävä seuraamusmaksu (kasvihuonekaasuintensiteettimaksu). Vaatimustenmukaisuustaseen laskentaan sovelletaan lain 2 liitteen kaavoja.

2 §

Maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 3 artiklassa tarkoitetulle yhtiölle, jonka alus tekee raportointikaudella vähintään yhden uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisen satamakäynnin, on määrättävä seuraamusmaksu (maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu).

3 §

Seuraamusmaksun määrääminen ja rahamäärä

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut määrää Liikenne- ja viestintävirasto.

Edellä 1 §:ssä tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteettimaksun rahamäärään sovelletaan lain liitteenä 2 olevan taulukon kaavoja. Jos aluksella on vaatimustenmukaisuusali jäämä kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena, rahamäärä kerrotaan kaavalla $1 + (n - 1)/10$, jossa n on niiden peräkkäisten raportointikausien lukumäärä, joiden osalta yhtiöön sovelletaan kyseistä alusta koskevaa 1 tai 2 §:ssä tarkoitettua seuraamusmaksua. Jos aluksella ei ole raportointikaudella yhtään satamakäyntiä unionissa ja se on edellisellä raportointikaudella lainannut etukäteen vaatimustenmukaisuusylijäämää, kerrotaan seuraamusmaksun rahamäärä 1,1:llä.

Edellä 2 §:ssä tarkoitetun maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävän

Voimassa oleva laki

Ehdotus

maksun rahamäärä saadaan kertomalla 1,5 euroa laiturissa olevan aluksen vahvistetulla sähkötehon kokonaistarpeella ja niiden tuntien pyöristetyllä kokonaismäärällä, jotka alus oli laiturissa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 6 artiklassa säädettyjen vaatimusten vastaisesti.

Edellä mainitut seuraamusmaksut määrätään maksettaviksi valtiolle.

4 §

Seuraamusmaksun täytäntöönpanon vanhentuminen

Edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut seuraamusmaksut vanhenevat viiden vuoden kuluttua seuraamusmaksua koskevan lainvoiman saaneen ratkaisun antamispäivästä.

5 §

Kertomus seuraamusmaksutulojen käyttämisestä

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisee kertomukset edellä 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen tulojen käytöstä siten kuin uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 23 artiklan 11 kohdassa edellytetään.

8 a luku

Aluskierrätys

1 §

Hallinnon nimeäminen

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 9 alakohdassa tarkoitettu hallinto Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa myös Hongkongin yleissopimuksessa hallinnolle määrätyistä tehtävistä, jotka liittyvät Suomen lipun alla purjehtiviin aluksiin.

8 a luku

Aluskierrätys

1 §

Hallinnon nimeäminen

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 9 alakohdassa tarkoitettu hallinto Suomessa on Liikenne- ja viestintävirasto.

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 5 §:ään)

2 §

Tietojen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa aluskierrätysasetuksen edellyttämien tietojen toimittamisesta Euroopan komissiolle.

Liikenne- ja viestintävirasto lähettää aluskierrätyslaitoksen sijaintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tämän pyynnöstä aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaiset tiedot.

(uusi §)

2 §

Hongkongin yleissopimuksen edellyttämät todistuskirjat

Suomen lipun alla purjehtivalla kansainvälisessä liikenteessä olevalla aluksella, joka kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan, on oltava Hongkongin yleissopimuksen mukainen vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja.

Edellä 1 momentissa tarkoitettulla aluksella on ennen sen purkamisen aloittamista oltava, sen lisäksi mitä aluskierrätysasetuksessa säädetään, Hongkongin yleissopimuksen mukainen kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja.

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos antaa suomalaiselle alukselle kirjallisesta hakemuksesta 1 ja 2 momentissa tarkoitettut todistuskirjat Hongkongin yleissopimuksen lisäysten mallien mukaisina. Todistuskirjat annetaan sillä edellytyksellä, että alus täyttää Hongkongin yleissopimuksen vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto tai sen valtuuttama luokituslaitos voi antaa todistuskirjat myös ulkomaiselle alukselle sen lipuvaltion pyynnöstä.

Todistuskirjat annetaan määräajaksi. Vaarallisten materiaalien luetteloa koskeva todistuskirja annetaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja annetaan enintään kolmeksi kuukaudeksi kerrallaan.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Kierrätyskelpoisuutta osoittava todistuskirja ja aluskierrätysasetuksen mukainen vastaava todistus on toimitettava tiedoksi asianomaiselle aluehallintovirastolle.

(pykälän otsikko ja sisältö siirretään 6§:ään)

3 §

Tarkemmat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset siitä, missä määräajassa aluksen omistajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ilmoitus aikomuksestaan lähettää alus kierrätettäväksi tiettyyn aluskierrätyslaitokseen tai -laitoksiin.

(uusi §)

3 §

Suomessa purettavan aluksen omistajan velvollisuudet

Jotta alus, joka kuuluu Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan, voidaan purkaa Suomessa, sen omistajan on varmistettava, että aluksella on edellä 2 §:n 1 ja 2 momentissa tarkoitettut todistuskirjat ja se täyttää Hongkongin yleissopimuksen liitteen 8 säännön vaatimukset.

4 §

Kotimaan liikenteen aluksen vaarallisten materiaalien luettelo

Kotimaan liikenteessä olevalla aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, on oltava ennen sen purkamista aluskierrätysasetuksen 5 artiklan mukainen vaarallisten materiaalien luettelo.

(uusi §)

5 §

Tietojen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa aluskierrätysasetuksen 21 artiklan mukaisten raporttien toimittamisesta Euroopan komissiolle.

5 § (ent. 2 §)

Tietojen ilmoittaminen

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa aluskierrätysasetuksen edellyttämien tietojen toimittamisesta Euroopan komissiolle.

Liikenne- ja viestintävirasto lähettää aluskierrätyslaitoksen sijaintivaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tämän pyynnöstä aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaiset tiedot.

6 § (ent. 3 §)

Tarkemmat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräykset siitä, missä määräajassa aluksen omistajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ilmoitus aikomuksesta lähettää alus kierrätettäväksi tiettyyn aluskierrätyslaitokseen tai -laitoksiin.

9 luku

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

6 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain (527/2014) 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään. *Sataman jätehuoltosuunnitelman hy-*

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan mukaisesti hyväksytyjä luokituslaitoksia ja nimettyjä katsastajia, Suomen lipun alla purjehtivia aluksia, joille on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja, aluksia koskevien Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden rikkomisia ja aluksia kohtaan suunnattuja Hongkongin yleissopimuksen velvoitteiden toimeenpanoon liittyviä toimia koskevien tietojen toimittamisesta Kansainväliselle merenkulkujärjestölle.

6 §

Tarkemmat määräykset

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä siitä, missä määräajassa aluksen omistajan on tehtävä Liikenne- ja viestintävirastolle aluskierrätysasetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu ilmoitus aikomuksesta lähettää alus kierrätettäväksi tiettyyn aluskierrätyslaitokseen tai -laitoksiin.

9 luku

Jätteiden vastaanottojärjestelyt satamassa

6 §

Sataman jätehuoltosuunnitelman hyväksyminen

Kun sataman jätehuoltosuunnitelma on hyväksytty, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen tai kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen on merkittävä suunnitelma ympäristönsuojelulain (527/2014) 222 §:ssä tarkoitettuun ympäristönsuojelun tietojärjestelmään.

12 luku

väksyvän viranomaisen on lähetettävä sataman pitäjälle ote rekisteriin tehdystä merkinnästä.

12 luku

Valvonta ja hallintopakko

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.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluu muu tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta, jollei muualla tässä laissa toisin säädetä.

Liikenne- ja viestintävirasto on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella.

Valvonta ja hallintopakko

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.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirastolle kuuluu muu tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamisen valvonta, jollei muualla tässä laissa toisin säädetä.

Liikenne- ja viestintävirasto on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista sisävesialueella.

Liikenne- ja viestintävirasto on MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu toimivaltainen viranomainen.

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

6 §

Rajavartiolaitoksen valvontatehtävät

Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Rajavartiolaitos osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

(uusi §)

(uusi §)

Rajavartiolaitos on johtava valvontaviranomainen valvonnassa, joka koskee aluksesta veteen menevistä päästöistä tässä laissa ja sen nojalla annettujen säännösten ja määräysten, *pois lukien 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökaasujen puhdistusjärjestelmien* noudattamista Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Rajavartiolaitos osallistuu aluksesta ilmaan menevien päästöjen ja haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien sekä aluksesta veteen päästettyjen painolastivesien ja sedimenttien sekä 5 luvun 1 a §:ssä tarkoitetun harmaan veden päästökaasujen puhdistusjärjestelmien pesuvesien ja erottelemien jäämien päästökaasujen puhdistusjärjestelmien valvontaan Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä siten kuin 11 ja 12 §:ssä säädetään.

8 a §

FINAS-akkreditointipalvelun tehtävät

MRV-asetuksessa ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetussa asetuksessa tarkoitettu kansallinen akkreditointielin on FINAS-akkreditointipalvelu.

12 a §

Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen toimeenpanoon liittyvät aluksen satamaan pääsyn epääminen ja pysäyttäminen

Liikenne- ja viestintäviraston on evättävä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 25 artiklan mukaisen karkotusmääräyksen saaneen muun kuin Suomen lipun alla purjehtivan aluksen pääsy Suomen satamiin.

Liikenne- ja viestintäviraston on määrättävä suomalaisessa satamassa oleva Suomen lipun alla purjehtiva alus pysäytettäväksi, jos

se ei täytä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 24 artiklassa säädettyä voimassa olevan vaatimustenmukaisuusasiakirjan hallussapitoa koskevaa velvoitetta kahtena tai useampana peräkkäisenä raportointikautena ja jos velvoitteen noudattamista ei ole onnistuttu varmistamaan muilla täytäntöönpanotoimenpiteillä. Liikenne- ja viestintäviraston on pysäytettävä myös toisessa jäsenvaltiossa mainitun asetuksen 25 artiklan nojalla karkotusmääräyksen saaneen laivayhtiön Suomen lipun alla purjehtiva alus. Liikenne- ja viestintäviraston on poistettava pysäyttämismääräys välittömästi, kun alukselle on myönnetty edellä tarkoitettu vaatimustenmukaisuusasiakirja. Pysäyttämismääräys ei rajoita merihädässä olevien alusten tapauksessa sovellettavien kansainvälisten merenkulkua koskevien sääntöjen soveltamista.

12 b §

Oikeus suorittaa tarkastuksia ja saada tietoja satamien maasähkön syötöstä

(uusi §)

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy 7 a luvun 11 §:ssä tarkoitettujen satamien maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Tarkastusoikeus ei kuitenkaan ulotu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettyihin tiloihin.

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus sallassapitosäännösten estämättä saada maasähkön syöttöä koskevan velvoitteen valvontatehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä satamien pitäjiltä, joiden velvollisuuksista säädetään 7 a luvun 11 §:ssä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä.

13 luku

Erinäiset säännökset

13 luku

Erinäiset säännökset

3 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus vastoin tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tehdystä ympäristön turmelemisesta, jollei siihen ole syyllistytty huolimattomuudesta ulkomaiselta alukselta, säädetään rikoslain (39/1889) 48 luvun 1–4 §:ssä.

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa 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.

2) 2 luvun 3 §:n 1 ja 2 momentin ja 4 §:n mukaisia öljysäiliöaluksia koskevia vaatimuksia,

3) 2 luvun 3 §:n 4 momentin ja 8 §:n mukaisia öljyn kuljettamista koskevia kieltoja,

3 a) 2 a luvun 1 §:n 1 momentin STS-siirroille osoitettuja alueita, 2 §:n 1 momentin STS-siirtosuunnitelmaa, 3 §:n 1–3 momentin ennakoilmoitusvelvollisuutta ja 4 §:n STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevia pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,

4) 4 luvun 2 §:n mukaista haitallisten neste- ja kaasujen aineiden päästökieltoa ja päästörajoitusta,

5) 4 luvun 4 §:n mukaisia kemikaalisäiliöaluksia koskevia rakenne- ja laitevaatimuksia;

6) 5 luvun 1 §:n mukaista käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta,

7) 6 luvun 1 §:n mukaista kiinteän jätteen veteen poistamiskieltoa ja poistamisrajoitusta,

8) 7 luvun 5 ja 7 §:n sekä 11 §:n 3 momentin mukaisia ilmaan menevien päästöjen rajoitta-

3 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus vastoin tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tehdystä ympäristön turmelemisesta, jollei siihen ole syyllistytty huolimattomuudesta ulkomaiselta alukselta, säädetään rikoslain (39/1889) 48 luvun 1–4 §:ssä.

Joka muulla tavoin kuin 1 momentissa 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.

2) 2 luvun 3 §:n 1 ja 2 momentin ja 4 §:n mukaisia öljysäiliöaluksia koskevia vaatimuksia,

3) 2 luvun 3 §:n 4 momentin ja 8 §:n mukaisia öljyn kuljettamista koskevia kieltoja,

3 a) 2 a luvun 1 §:n 1 momentin STS-siirroille osoitettuja alueita, 2 §:n 1 momentin STS-siirtosuunnitelmaa, 3 §:n 1–3 momentin ennakoilmoitusvelvollisuutta ja 4 §:n STS-siirrosta kokonaisvalvontavastuussa olevaa henkilöä koskevia pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä,

4) 4 luvun 2 §:n mukaista haitallisten neste- ja kaasujen aineiden päästökieltoa ja päästörajoitusta,

5) 4 luvun 4 §:n mukaisia kemikaalisäiliöaluksia koskevia rakenne- ja laitevaatimuksia;

6) 5 luvun 1 §:n mukaista käymäläjäteveden päästökieltoa ja päästörajoitusta,

6 a) 5 luvun 1 a §:n mukaista harmaan veden päästökieltoa;

7) 6 luvun 1 §:n mukaista kiinteän jätteen veteen poistamiskieltoa ja poistamisrajoitusta,

8) 7 luvun 5 ja 7 §:n sekä 11 §:n 3 momentin mukaisia ilmaan menevien päästöjen rajoittamiseksi vaadittuja laitevaatimuksia kuten dieselmoottoreita ja jätteenpolttoaineita koskevia vaatimuksia tai polttoaineita koskevia vaatimuksia,

miseksi vaadittuja laitevaatimuksia kuten dieselmoottoreita ja jätteenpolttoaineita koskevia vaatimuksia tai polttoaineita koskevia vaatimuksia,

8 a) *meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 8–12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia,*

9) 7 luvun 11 §:n 1 ja 2 momentin mukaista jätteen polttokieltoa ja päästörajoitusta,

10) 8 luvun 1 §:n mukaista haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltoa,

10 a) 8 luvun 5 §:n mukaista käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoa,

10 b) aluskierrätysasetuksen 4 artiklan tai 12 artiklan 2 kohdan mukaista kieltoa tai rajoitusta asentaa vaarallisia materiaaleja aluksiin tai käyttää vaarallisia materiaaleja aluksissa,

10 c) aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa säädettyä aluksen kierrättämistä tai sen valmistelua koskevaa velvoitetta,

11) 9 luvun 1–4 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta,

12) 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää jätteet satamaan,

13) 10 luvun 3 §:n mukaista jätteistä ilmoittamisvelvollisuutta,

14) 11 luvun 1 §:n mukaista öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta taikka,

15) 11 luvun 2 §:n mukaista muun haitallisen aineen kuin öljyn päästöstä tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, ei

8 a) 7 luvun 9 a §:n mukaista pakokaasujen puhdistusjärjestelmän pesuvesien ja jäämien päästökieltoa;

9) 7 luvun 11 §:n 1 ja 2 momentin mukaista jätteen polttokieltoa ja päästörajoitusta,

9 a) *MRV-asetuksen 8–11, 11a ja 12 artiklassa säädettyjä tarkkailu- ja raportointivelvollisuuksia,*

10) 8 luvun 1 §:n mukaista haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien käytön kieltoa,

10 a) 8 luvun 5 §:n mukaista käsittelemättömien painolastivesien ja sedimenttien päästökieltoa,

10 b) aluskierrätysasetuksen 4 artiklan tai 12 artiklan 2 kohdan mukaista kieltoa tai rajoitusta asentaa vaarallisia materiaaleja aluksiin tai käyttää vaarallisia materiaaleja aluksissa,

10 c) aluskierrätysasetuksen 6 artiklassa *tämän lain 8 a luvun 3 §:ssä* säädettyä aluksen kierrättämistä, *purkamista* tai sen valmistelua koskevaa velvoitetta,

11) 9 luvun 1–4 §:n mukaista sataman vastaanottolaitteiden järjestämisvelvollisuutta,

12) 10 luvun 1 §:n mukaista velvollisuutta jättää jätteet satamaan,

13) 10 luvun 3 §:n mukaista jätteistä ilmoittamisvelvollisuutta,

14) 11 luvun 1 §:n mukaista öljyvahingosta tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta taikka,

15) 11 luvun 2 §:n mukaista muun haitallisen aineen kuin öljyn päästöstä tai sen vaarasta ilmoittamisvelvollisuutta,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen tai jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, *merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta* sakkoon.

Sitä, joka rikkoo tämän lain nojalla määrättyä uhkasakolla, teettämishallalla tai keskeyttämishallalla tehostettua velvoitetta tai kieltoa, ei voida tuomita 2 momentin nojalla rangaistukseen samasta teosta.

Edellä 2 momentissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä tuomitaan rangaistukseen se, jonka velvollisuuksien vastainen teko tai

voida tuomita 2 momentin nojalla rangaistukseen samasta teosta.

Edellä 2 momentissa rangaistavaksi säädetystä menettelystä tuomitaan rangaistukseen se, jonka velvollisuuksien vastainen teko tai laiminlyönti on. Tätä arvioitaessa on otettava huomioon asianomaisen asema, hänen tehtäviensä ja toimivaltuuksiensa laatu ja laajuus sekä muutenkin hänen osuutensa lainvastaisen tilan syntyyn ja jatkumiseen.

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 mainitussa pykälässä säädetään.

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään, jos päätös koskee:

1) Liikenne- ja viestintäviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka hyväksytyyn luokituslaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta antamaa päätöstä; tai

2) Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan tämän lain mukaisesta toimituksesta, päätöksestä tai todistuskirjasta määräämää maksua.

Päätökseen, johon saa hakea oikaisua, ei saa hakea valittamalla muutosta. Päätökseen on

laiminlyönti on. Tätä arvioitaessa on otettava huomioon asianomaisen asema, hänen tehtäviensä ja toimivaltuuksiensa laatu ja laajuus sekä muutenkin hänen osuutensa lainvastaisen tilan syntyyn ja jatkumiseen.

Merenkulun ympäristönsuojelurikkomuksesta tuomitaan myös aluksen omistaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta laiminlyö aluskierrätysasetuksen 5 tai 12 artiklassa *tai tämän lain 8 a luvun 4 §:ssä* säädetyn vaarallisten materiaalien luetteloa koskevan velvoitteen *tai 8 a luvun 2 §:n 1 tai 2 momentissa säädetyn todistuskirjoja koskevan velvoitteen* sekä meriliikenteessä käytettävien 7 luvun 11 a §:ssä tarkoitettu polttoaineiden toimittaja, joka tahallaan tai huolimattomuudesta on toimittanut polttoainetta, joka ei vastaa pykälässä tarkoitettua polttoaineen luovutustodistuksessa ilmoitettua eritelmää, tai polttoainenäytteen, jota ei ole otettu siten kuin mainitussa pykälässä säädetään.

7 §

Oikaisuvaatimus

Asianosainen saa hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään, jos päätös koskee:

1) Liikenne- ja viestintäviraston tekemää aluksen tarkastusta tai alusta koskevaa muuta tämän lain nojalla annettua asiakirjaa taikka hyväksytyyn luokituslaitoksen tai Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan aluksen tarkastuksen johdosta antamaa päätöstä;

2) Liikenne- ja viestintäviraston nimeämän tarkastajan tämän lain mukaisesta toimituksesta, päätöksestä tai todistuskirjasta määräämää maksua; tai

3) *7 b luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen määräämistä.*

Edellä 1 momentin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettuun päätökseen, johon saa hakea oikaisua, ei saa hakea valittamalla muutosta. Päätökseen on liitettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisua on haettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta tai maksun määräämisestä.

liitettävä ohjeet oikaisuvaatimuksen tekemiseksi. Oikaisua on haettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta tai maksun määräämisestä.

Liikenne- ja viestintäviraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta. Päätös oikaisuvaatimukseen on kuitenkin annettava 14 päivän kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin.

8 §

Muutoksenhaku

Muuhun kuin 3 luvun 5 §:ssä, 12 luvun 14 ja 16 §:ssä sekä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto ei ole antanut oikaisuvaatimuksen johdosta päätöstä sille tämän luvun 7 §:n 3 momentissa varatussa määräajassa, valituksen tekemiselle varattu määräaika lasketaan mainitussa momentissa tarkoitetun määräajan päättymisestä.

Jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin, valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

9 §

Päätöksen täytäntöönpano

Oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estä päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

Öljypäästömaksun maksupäätöksen täytäntöönpanosta säädetään 3 luvun 15 §:ssä.

Liikenne- ja viestintäviraston on ratkaistava tässä pykälässä tarkoitettu oikaisuvaatimus kahden kuukauden kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta. Päätös oikaisuvaatimukseen on kuitenkin annettava 14 päivän kuluessa oikaisuvaatimuksen vireilletulosta, jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin.

8 §

Muutoksenhaku

Muuhun kuin 3 luvun 5 §:ssä, 12 luvun 14 §:ssä sekä tämän luvun 7 §:ssä tarkoitettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa.

Jos Liikenne- ja viestintävirasto ei ole antanut oikaisuvaatimuksen johdosta päätöstä sille tämän luvun 7 §:n 3 momentissa varatussa määräajassa, valituksen tekemiselle varattu määräaika lasketaan mainitussa momentissa tarkoitetun määräajan päättymisestä.

Jos päätös estää aluksen tavanomaisen liikennöinnin, valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

9 §

Päätöksen täytäntöönpano

Oikaisuvaatimuksen käsittely tai muutoksenhaku ei estä päätöksen täytäntöönpanoa, ellei oikaisuvaatimuksen käsittelevä viranomainen tai valitusviranomainen toisin määrää.

Öljypäästömaksun maksupäätöksen täytäntöönpanosta säädetään 3 luvun 15 §:ssä.

Edellä 7 b luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitettujen seuraamusmaksujen täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Tämän lain 6 luvun 2 §:n 3 momentti ja 5 §:n 1 ja 3 momentti ja 7 a luvun 1–8 ja 12 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tulevat voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana.

Tämän lain 8 a luvun 1–5 § tulevat voimaan 26 päivänä kesäkuuta 2025.

Tämän lain voimaan tullessa lain 12 luvun 16 §:n nojalla vireillä olevaan uhkasakkoa, teettämisuhkaa tai keskeyttämisuhkaa koskevaan asiaan sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Laki

aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain (1686/2009) 2 §:n 3 kohta, 37 §:n 1 momentti, 53 § ja 57 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 37 §:n 1 momentti osaksi, 53 § ja 57 §:n 2 momentti laissa 946/2018, ja
lisätään 2 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 946/2018, uusi 13 c kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

Laki aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä annetun lain muuttamisesta

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä tarkoitetaan:

Tässä ja sen nojalla annetuissa säännöksissä ja määräyksissä laissa tarkoitetaan:

3) MARPOL 73/78 -yleissopimuksella alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

3) MARPOL-yleissopimuksella alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

13) *merityöyleissopimuksella* merityötä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);

13) *merityöyleissopimuksella* merityötä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);

13 a) *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;

13 a) *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;

13 b) *vakavuusdirektiivillä* ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/25/EY;

13 b) *vakavuusdirektiivillä* ro-ro-matkustaja-alusten erityisistä vakavuusvaatimuksista annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2003/25/EY;

6 luku

Aluksen katsastus

37 §

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen tai painolastivesiyleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen. Tällainen katsastus tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitetun katsastuksen kanssa.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun yleissopimuksen sopimuspuolen lipun alla purjehtiva alus voidaan katsastaa Suomessa, jos aluksen lippuvaltion asianomainen viranomainen pyytää sitä Liikenne- ja viestintävirastolta.

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL 73/78 -yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa, Euroopan unionin säädöksissä ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään.

6 luku

Aluksen katsastus

37 §

Toisen valtion viranomaisen suorittama katsastus

Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää SOLAS-yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, painolastivesiyleissopimuksen tai Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolen viranomaista suorittamaan muun katsastuksen kuin peruskatsastuksen ja myöntämään katsastuksen perusteella todistuskirjat. Tällainen katsastus ja sen perusteella myönnetty todistuskirja tunnustetaan samanarvoiseksi tässä luvussa tarkoitetun katsastuksen ja todistuskirjan kanssa.

Edellä 1 momentissa tarkoitetun yleissopimuksen sopimuspuolen lipun alla purjehtiva alus voidaan katsastaa Suomessa, jos aluksen lippuvaltion asianomainen viranomainen pyytää sitä Liikenne- ja viestintävirastolta.

53 §

Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettavat katsastukset

Alus on katsastettava ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ennen aluksen asettamista liikenteeseen suomalaisena aluksena sen varmistamiseksi, että alus täyttää merenkulun ympäristönsuojelulain vaatimukset. Ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi suoritettaviin katsastuksiin sovelletaan, mitä MARPOL-yleissopimuksessa, Hongkongin yleissopimuksessa, Helsingin sopimuksessa ja Suomea sitovissa muissa kansainvälisissä velvoitteissa määrätään ja Euroopan unionin säädöksissä säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, Helsingin sopimuksen, Euroopan unionin säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen katsastusten suorittamisesta.

57 §

Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastusten perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekee niihin merkinnän suoritetusta määräaikaisesta katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta. Jos aluksessa on havaittu olennaisia puutteita, asiakirjat annetaan puutteiden korjaamisen jälkeen.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL 73/78 -yleissopimuksen, non-SOLAS-direktiivin, kalastusalusdirektiivin ja aluskierrätysasetuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää merityöyleissopimuksen mukaisen merityösertifikaatin ja sen liitteenä olevan merityöehtojen noudattamista koskevan ilmoituksen. Myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta todennut, ettei myöntämiselle ole estettä ja että työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, ettei myöntämiselle ole estettä työsuojeluviranomaisen toimivaltaan kuuluvien seikkojen osalta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset merityösertifikaatin myöntämiseen liittyvistä menettelyistä.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa MARPOL-yleissopimuksen, *Hongkongin yleissopimuksen*, Helsingin sopimuksen, Euroopan unionin säädösten ja Suomea sitovien muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöönpanemiseksi tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen katsastusten suorittamisesta.

57 §

Katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat

Liikenne- ja viestintävirasto tai hyväksytty luokituslaitos myöntää katsastusten perusteella katsastusasiakirjat sekä todistus- ja turvallisuuskirjat tai tekee niihin merkinnän suoritetusta määräaikaisesta katsastuksesta taikka väli- tai vuosikatsastuksesta. Jos aluksessa on havaittu olennaisia puutteita, asiakirjat annetaan puutteiden korjaamisen jälkeen.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa SOLAS-yleissopimuksen, lastiviivayleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen, *Hongkongin yleissopimuksen*, non-SOLAS-direktiivin, kalastusalusdirektiivin ja aluskierrätysasetuksen sekä muiden kansainvälisten velvoitteiden täytäntöön panemiseksi tarkemmat määräykset siitä, mitä katsastusasiakirjoja sekä todistus- ja turvallisuuskirjoja katsastusten perusteella annetaan sekä siitä, kuinka kauan ne ovat voimassa ja miten niiden voimassaoloa voidaan jatkaa.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää merityöyleissopimuksen mukaisen merityösertifikaatin ja sen liitteenä olevan merityöehtojen noudattamista koskevan ilmoituksen. Myöntämisen edellytyksenä on, että Liikenne- ja viestintävirasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta todennut, ettei myöntämiselle ole estettä ja että työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, ettei myöntämiselle ole estettä työsuojeluviranomaisen toimivaltaan kuuluvien seikkojen osalta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset merityösertifikaatin myöntämiseen liittyvistä menettelyistä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava merityösertifikaatti silloin, kun virasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta tai työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, että alus ei todistettavasti vastaa merityöyleissopimuksen vaatimuksia eikä asian korjaamiseksi ole ryhdytty tarvittaviin toimenpiteisiin.

Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava merityösertifikaatti silloin, kun virasto on toimivaltaansa kuuluvien seikkojen osalta tai työsuojeluviranomainen on suorittamansa tarkastuksen perusteella todennut Liikenne- ja viestintävirastolle antamassaan lausunnossa, että alus ei todistettavasti vastaa merityöyleissopimuksen vaatimuksia eikä asian korjaamiseksi ole ryhdytty tarvittaviin toimenpiteisiin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

8

Laki

alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain (370/1995) 2 §:n 5 kohdan b alakohta, sellaisena kuin se on laissa 55/2002, ja
lisätään 2 §:n 5 kohtaan uusi n ja o alakohta ja 11 §:ään uusi 4 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

Laki alusturvallisuuden valvonnasta annetun lain muuttamisesta

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

Tässä laissa ja sen nojalla annetuissa asetuksissa tarkoitetaan:

5) kansainvälisillä yleissopimuksilla:

5) kansainvälisillä yleissopimuksilla:

a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981), jäljempänä *SOLAS-yleissopimus*, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983), jäljempänä *MARPOL 73/78 -yleissopimus*;

c) kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*;

d) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977), jäljempänä *COLREG-yleissopimus*;

e) vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmitausyleissopimusta (SopS 31/1982);

f) yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistaso (SopS 54/1979);

g) öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehtyä vuoden 1992 pöytäkirjaa (SopS 43/1996);

h) vuoden 1966 kansainvälistä lastivii-vayleissopimusta (SopS 52/1968);

i) merityötä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);

j) vuoden 2001 yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta (SopS 93/2010);

k) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009);

l) vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (Nairobin yleissopimus) (SopS 14/2017);

m) vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen vuoden 2010 pöytäkirjaa;

a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981), jäljempänä *SOLAS-yleissopimus*, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

b) alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983), jäljempänä *MARPOL-yleissopimus*, siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen;

c) kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984), jäljempänä *STCW-yleissopimus*;

d) kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 30/1977), jäljempänä *COLREG-yleissopimus*;

e) vuoden 1969 kansainvälistä aluksenmitausyleissopimusta (SopS 31/1982);

f) yleissopimusta (n:o 147), joka koskee kauppa-aluksissa noudatettavaa vähimmäistaso (SopS 54/1979);

g) öljyn aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta vuonna 1969 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen muuttamisesta tehtyä vuoden 1992 pöytäkirjaa (SopS 43/1996);

h) vuoden 1966 kansainvälistä lastivii-vayleissopimusta (SopS 52/1968);

i) merityötä koskevaa vuoden 2006 yleissopimusta (SopS 52/2013);

j) vuoden 2001 yleissopimusta alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta (SopS 93/2010);

k) vuoden 2001 kansainvälistä yleissopimusta aluksen polttoaineen aiheuttamasta pilaantumisvahingosta johtuvasta siviilioikeudellisesta vastuusta (SopS 4/2009);

l) vuoden 2007 hylkyjen poistamista koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (Nairobin yleissopimus) (SopS 14/2017);

m) vastuusta ja vahingonkorvauksesta vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetusten yhteydessä vuonna 1996 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen vuoden 2010 pöytäkirjaa;

n) alusten painolastivesien ja sedimenttien valvonnasta ja käsittelystä tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 38/2017) ja niihin myöhemmin tehtyjä muutoksia, jäljempänä painolastivesiyleissopimus;

o) turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehtyä Hongkongin yleissopimusta (SopS xx/2024 ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia, jäljempänä Hongkongin yleissopimus;

11 §

11 §

*Aluksen tarkastus tai tutkimus**Aluksen tarkastus tai tutkimus*

Aluksen tarkastus tai tutkimus on toimitettava, jos aluksella ei ole 10 §:ssä tarkoitettuja asiakirjoja tai jos on perusteltua aihetta olettaa, että aluksen tosiasiallinen tilanne ei ole nautaisessa määrin vastaa asiakirjoissa annettuja tietoja.

Ulkomaalaisella aluksella on toimitettava PSC-direktiivin mukainen yksityiskohtainen tarkastus, jos 1 momentissa tarkoitettujen tarkastuksen yhteydessä ilmenee seikkoja, joiden perusteella voidaan olettaa, että alus tai sen varusteiden kunto ei ole nautaisilta osin täytä niille asetettuja vaatimuksia. Yksityiskohtainen tarkastus on toimitettava myös ulkomaalaisella aluksella, jonka lippuvaltio ei ole 2 §:n 5 kohdassa mainitun kansainvälisen yleissopimuksen sopimuspuoli. Valvontaviranomaisen on ilmoitettava puutteista työsuojeluviranomaiselle noudattaen, mitä laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetussa laissa (395/2012) säädetään, ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille, jos tarkastuksessa havaitaan laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteissa olennaisia puutteita tai jos puutteista on tehty tämän lain 20 §:ssä tarkoitettu ilmoitus.

Jos alusturvallisuutta ei voida todeta asiakirjoista, koska niitä ei ole joko sen vuoksi, että aluksen lippuvaltiota eivät sido sellaiset kansainväliset sopimukset, jotka velvoittavat aluksen pitämään hallussaan 10 §:ssä tarkoitettuja asiakirjat, tai että alus ei kuulu sopimusten piiriin, on tarkastusta suoritettaessa tutkittava,

Aluksen tarkastus tai tutkimus on toimitettava, jos aluksella ei ole 10 §:ssä tarkoitettuja asiakirjoja tai jos on perusteltua aihetta olettaa, että aluksen tosiasiallinen tilanne ei ole nautaisessa määrin vastaa asiakirjoissa annettuja tietoja.

Ulkomaalaisella aluksella on toimitettava PSC-direktiivin mukainen yksityiskohtainen tarkastus, jos 1 momentissa tarkoitettujen tarkastuksen yhteydessä ilmenee seikkoja, joiden perusteella voidaan olettaa, että alus tai sen varusteiden kunto ei ole nautaisilta osin täytä niille asetettuja vaatimuksia. Yksityiskohtainen tarkastus on toimitettava myös ulkomaalaisella aluksella, jonka lippuvaltio ei ole 2 §:n 5 kohdassa mainitun kansainvälisen yleissopimuksen sopimuspuoli. Valvontaviranomaisen on ilmoitettava puutteista työsuojeluviranomaiselle noudattaen, mitä laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetussa laissa (395/2012) säädetään, ja valtakunnallisille merenkulun työmarkkinajärjestöille, jos tarkastuksessa havaitaan laivaväen asumis- ja työskentelyolosuhteissa olennaisia puutteita tai jos puutteista on tehty tämän lain 20 §:ssä tarkoitettu ilmoitus.

Jos alusturvallisuutta ei voida todeta asiakirjoista, koska niitä ei ole joko sen vuoksi, että aluksen lippuvaltiota eivät sido sellaiset kansainväliset sopimukset, jotka velvoittavat aluksen pitämään hallussaan 10 §:ssä tarkoitettuja asiakirjat, tai että alus ei kuulu sopimusten piiriin, on tarkastusta suoritettaessa tutkittava,

Voimassa oleva laki

että alus ei alusturvallisuuden osalta olennaisessa määrin poikkea niistä vaatimuksista, jotka vastaavan kokoisen ja vastaavaan liikenteeseen käytettävän suomalaisen aluksen on täytettävä.

Ehdotus

että alus ei alusturvallisuuden osalta olennaisessa määrin poikkea niistä vaatimuksista, jotka vastaavan kokoisen ja vastaavaan liikenteeseen käytettävän suomalaisen aluksen on täytettävä.

Suomalaisen aluksen tarkastus tai tutkimus on toimitettava myös, jos Liikenne- ja viestintävirasto saa toiselta Hongkongin yleissopimuksen sopimuspuolelta tiedon mainitun yleissopimuksen mukaisen alusta koskevan velvoitteen rikkomuksesta. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava Hongkongin yleissopimuksen mukaisesti väitetystä rikkomuksesta raportoineelle sopimuspuolelle toimista, joihin väitetyn rikkomuksen johdosta on ryhdytty.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

9

Laki

jätelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti muutetaan jätelain (646/2011) 108 §:n 2 momentti, 108 a § sekä 147 §:n 2 momentin 24 kohta, sellaisina kuin niistä ovat 108 §:n 2 momentti laissa 626/2017, 108 a § laissa 967/2018 ja 147 §:n 1 momentin 24 kohta laissa 714/2021 ja lisätään lakiin uusi 108 b ja 108 c § ja 147 §:n 1 momenttiin uusi 25 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Laki jätelain muuttamisesta

Laki jätelain muuttamisesta

108 §

108 §

Jätteen kansainvälinen siirto ja aluksen siirtäminen purettavaksi

Jätteen kansainvälinen siirto ja aluksen siirtäminen purettavaksi

Voimassa oleva laki

Jätteen kansainvälisessä siirrossa ja sen hyväksymisessä noudatetaan, mitä jätteesiirtoasetuksessa sekä tässä laissa ja sen nojalla säädetään.

Aluksen siirrosta purettavaksi säädetään aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1257/2013, jäljempänä *aluskierrätysasetus*.

108 a §

Viranomaisten tehtävät aluskierrätysasetuksen toimeenpanossa

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 11 alakohdassa *tarkoitettu toimivaltainen viranomainen on* se aluehallintovirasto, joka myöntää aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisen luvan.

Aluehallintovirasto tekee aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettussa aluskierrätysuunnitelmaa koskevassa asiassa kirjallisen päätöksen.

Suomen ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto toimivat yhteistyössä aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa tarkoitetun aluskierrätysasetuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi.

Suomen ympäristökeskus seuraa aluskierrätysasetuksen toimeenpanoa Suomessa ja toimii tarvittaessa asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi alus-

Ehdotus

Jätteen kansainvälisessä siirrossa ja sen hyväksymisessä noudatetaan, mitä jätteesiirtoasetuksessa sekä tässä laissa ja sen nojalla säädetään.

Aluksen siirrosta purettavaksi säädetään aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1257/2013, jäljempänä *aluskierrätysasetus*, ja määrätään *turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehdyssä kansainvälisessä yleissopimuksessa (SopS x/2024), jäljempänä Hongkongin yleissopimus*.

108 a §

Viranomaisten tehtävät aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen toimeenpanossa

Aluskierrätysasetuksen 3 artiklan 1 kohdan 11 alakohdassa ja *Hongkongin yleissopimuksen 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia ovat* se aluehallintovirasto, joka myöntää aluskierrätysasetuksen 14 artiklan ja mainitun yleissopimuksen 6 artiklan mukaisen luvan ja se *elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, joka valvoo luvan saantia laitosta.*

(ks. 108 b §)

Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Liikenne- ja viestintävirasto toimivat yhteistyössä aluskierrätysasetuksen 22 artiklassa tarkoitetun aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen kiertämisen ja rikkomisen ehkäisemiseksi.

Suomen ympäristökeskus toimii tarvittaessa asiantuntijaviranomaisena, kun alus on tarkoitus siirtää purettavaksi aluskierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen.

kierrätysasetuksen 15 artiklan mukaiseen kolmannessa maassa sijaitsevaan aluskierrätyslaitokseen.

(uusi §)

108 b §

Aluskierrätysuunnitelma ja ennakoilmoitukset aluksen siirrosta ja purkamisesta

Sen lisäksi mitä aluskierrätysasetuksessa säädetään, aluskierrätyslaitoksen on laadittava Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla aluksella aluskierrätysuunnitelma mainitun sopimuksen liitteen 9 säännön mukaisesti. Suunnitelma on tehtävä suomen- tai ruotsinkielisenä. Jos aluskierrätysuunnitelma laaditaan ulkomaiselle alukselle, aluskierrätyslaitoksen on tehtävä suunnitelmasta englannin-, ranskan- tai espanjankielinen käännös, jos kyseessä olevan aluksen lippuvaltion hallinto sitä vaatii. Aluskierrätyslaitoksen on toimitettava aluskierrätysuunnitelma asianomaiselle aluehallintovirastolle hyväksyttäväksi vähintään 45 vuorokautta ennen kuin se vastaanottaa Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan aluksen purettavaksi. Suunnitelman lisäksi aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava asianomaiselle aluehallintovirastolle Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 2 kohdan mukaiset tiedot.

Aluehallintoviraston on ilmoitettava aluskierrätyslaitokselle, aluksen omistajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle kolmen vuorokauden kuluessa, että se on vastaanottanut aluskierrätysuunnitelman. Aluehallintovirasto hyväksyy aluskierrätysasetuksen 7 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ja Hongkongin yleissopimuksessa tarkoitetun aluskierrätysuunnitelman ja antaa hyväksynnästä aluskierrätyslaitokselle kirjallisen päätöksen. Aluehallintoviraston on toimitettava Hongkongin yleissopimuksessa tarkoitettua aluskierrätysuunnitelmaa koskeva päätös tiedoksi aluksen omistajalle, asianomaiselle elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, Liikenne- ja viestintävirastolle ja Suomen ympäristökeskukselle.

Kun alukselle on myönnetty kierrätyskelpoisuuden osoittava kansainvälinen todistuskirja merenkulun ympäristönsuojelulain 8 a luvun 2 §:n mukaan, aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava asianomaiselle aluehallintovirastolle purkamisen suunnitellusta aloittamisesta Hongkongin yleissopimuksen liitteen 24 säännön 3 kohdan mukaisesti.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen aluskierrätysuunnitelman ja ilmoitusten sisällöstä.

(uusi §)

108 c §

Ilmoitus aluksen purkamisen loppuunsaattamisesta

Kun alus on purettu kokonaan tai osittain Hongkongin yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti, aluskierrätyslaitoksen on annettava alukselle loppuunsaattamisilmoitus 14 vuorokauden kuluessa purkamisen päättymisestä. Ilmoitus on laadittava yleissopimuksen liitteen 25 säännön mukaisesti.

Aluskierrätyslaitoksen on ilmoitettava purkamisen päättymisestä asianomaiselle aluehallintovirastolle. Ilmoitukseen on liitettävä tiedot mahdollisista vaaratilanteista ja onnettomuuksista, jotka ovat aiheuttaneet haittaa ihmisten terveydelle tai ympäristölle.

Aluehallintoviraston on toimitettava ilmoitukset Liikenne- ja viestintävirastolle.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tässä pykälässä tarkoitettujen ilmoitusten sisällöstä.

147 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain (39/1889) 48 luvun 1–4 §:ssä. Joka muulla kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta

147 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus ympäristön turmelemisesta säädetään rikoslain (39/1889) 48 luvun 1–4 §:ssä. Joka muulla kuin 1 momentissa tarkoitetulla tavalla tahallaan tai huolimattomuudesta

Voimassa oleva laki

24) rikkoo aluskierrätysasetuksen 7 artiklassa säädettyä velvoitetta laatia alukselle aluskierrätysuunnitelma,

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, jätelain rikkomisesta sakkoon.

Ehdotus

24) rikkoo aluskierrätysasetuksen 7 artiklassa *tai tämän lain 108 b §:ssä* säädettyä velvoitetta laatia alukselle aluskierrätysuunnitelma;

25) *laiminlyö 108 b tai c §:n mukaisen aluskierrätyslaitoksen ilmoitusvelvollisuuden,*

on tuomittava, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta, jätelain rikkomisesta sakkoon.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

10

Laki

ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ympäristönsuojelulain (527/2014) 221 a §, sellaisena kuin se on laissa 327/2016 ja osaksi laissa 627/2017, sekä
lisätään lain 169 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1166/2018, uusi 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Laki ympäristönsuojelulain muuttamisesta

169 §

169 §

Tarkastus onnettomuus-, haitta- ja rikkomus-tilanteissa

Tarkastus onnettomuus-, haitta- ja rikkomus-tilanteissa

Jos onnettomuuden, haitasta tehdyn ilmoituksen, luvan tai ilmoituspäätöksen noudattamatta jättämisen tai muun seikan vuoksi on aiheutta olettava, että toiminnasta aiheutuu terveyshaittaa tai merkittävää muuta 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua seurausta tai sen vaaraa, valvontaviranomaisen on tarkastettava toiminta tai selvítettävä asia muulla asianmukaisella tavalla. Jos samanaikaisesti

Jos onnettomuuden, haitasta tehdyn ilmoituksen, luvan tai ilmoituspäätöksen noudattamatta jättämisen tai muun seikan vuoksi on aiheutta olettava, että toiminnasta aiheutuu terveyshaittaa tai merkittävää muuta 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua seurausta tai sen vaaraa, valvontaviranomaisen on tarkastettava toiminta tai selvítettävä asia muulla asianmukaisella tavalla. Jos samanaikaisesti

Voimassa oleva laki

on vireillä toimintaa koskeva lupa- tai ilmoituspäätösasia, on tarkastus tai selvitys tehtävä mahdollisuuksien mukaan ennen lupa-asian ratkaisemista tai ilmoituspäätöksen antamista.

221 a §

Alusten purkamista koskevat erityissäännökset

Käsiteltäessä tämän lain mukaista lupa-asiaa, joka koskee sellaista laitosta, jossa puretaan *aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 soveltamisalaan* kuuluvia aluksia, on otettava huomioon mainitun asetuksen 13 artiklassa säädetyt ympäristönsuojeluun liittyvät vaatimukset.

Ehdotus

on vireillä toimintaa koskeva lupa- tai ilmoituspäätösasia, on tarkastus tai selvitys tehtävä mahdollisuuksien mukaan ennen lupa-asian ratkaisemista tai ilmoituspäätöksen antamista.

Jos kyse on turvallisesta ja ympäristön kannalta asianmukaisesta aluskierrätyksestä vuonna 2009 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS x/2024, jäljempänä Hongkongin yleissopimus) 9 artiklan 4 kohdassa tai 10 artiklan 1 kohdan 2 alakohdassa tarkoitetusta aluskierrätyslaitokselle tehtävästä tarkastuksesta, valvontaviranomaisen on toimitettava tarkastuksesta mainituissa säännöksissä edellytetyt tiedot englannin kielellä Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on ilmoitettava Kansainväliselle merenkulkujärjestölle Hongkongin yleissopimuksen 12 artiklan mukaisesti tiedot aluskierrätyslaitoksia koskevien veloitteiden rikkomisista ja laitoksiin suunnatuista toimenpiteistä. Valvontaviranomaisen on ilmoitettava myös aluskierrätyksestä sekä asetuksen (EY) N:o 1013/2006 ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1257/2013 (jäljempänä aluskierrätysasetus) 21 artiklan mukaisista aluskierrätyslaitosta koskevista toimista Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle, joka toimittaa tiedot mainitun artiklan mukaisesti Euroopan komissiolle.

221 a §

Alusten purkamista koskevat erityissäännökset

Käsiteltäessä tämän lain mukaista lupa-asiaa, joka koskee sellaista laitosta, jossa puretaan *aluskierrätysasetuksen soveltamisalaan* kuuluvia aluksia, on otettava huomioon aluskierrätysasetuksen 13 artiklassa säädetyt ympäristönsuojeluun liittyvät vaatimukset. *Lisäksi jos laitoksessa puretaan Hongkongin yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvia aluksia, on laitoksella oltava mainitun yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa alus-*

Edellä 1 momentissa tarkoitettun *asetuksen 14 artiklan mukaisen* luvan myöntäminen edellyttää sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, että työsuojeluviranomainen katsoo lausunnossaan, että aluspurkamo täyttää *asetuksen* työsuojelua koskevat vaatimukset ja puoltaa luvan myöntämistä. Lupa on peruutettava kun työsuojeluviranomainen katsoo, että *asetuksen* työsuojelua koskevat vaatimukset eivät enää täyty. Työsuojeluviranomainen valvoo aluspurkamon osalta työsuojelua koskevien säännösten noudattamista siten kuin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa (44/2006) säädetään.

kierrätystä. Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa myönnetään, jos laitos täyttää yleissopimuksen liitteen 16–23 säännössä määrätyt ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset.

Edellä 1 momentissa tarkoitettun luvan myöntäminen edellyttää sen lisäksi, mitä tässä laissa säädetään, että työsuojeluviranomainen katsoo lausunnossaan, että aluspurkamo täyttää *aluskierrätysasetuksen ja Hongkongin yleissopimuksen* työsuojelua koskevat vaatimukset. Työsuojeluviranomainen valvoo aluspurkamon osalta työsuojelua koskevien säännösten noudattamista siten kuin työsuojelun valvonnasta ja työpaikan työsuojeluyhteistoiminnasta annetussa laissa (44/2006) säädetään. *Sen lisäksi mitä 93 §:ssä säädetään, lupa harjoittaa aluskierrätystä on peruutettava, kun työsuojeluviranomainen katsoo, että työsuojelua koskevat vaatimukset eivät enää täyty.*

Edellä 1 momentissa tarkoitettu Hongkongin yleissopimuksen mukainen lupa harjoittaa aluskierrätystä voidaan myöntää enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Jos lupa myönnetään, laitoksen ympäristölupaan on liitettävä Hongkongin yleissopimuksen lisäyksessä 5 olevan mallin mukainen lupa suomeksi ja englanniksi.

Aluehallintoviraston on ilmoitettava aluskierrätyslaitoksille myönnettyistä luvista ja lupien muutoksista Euroopan komissiolle aluskierrätysasetuksen 14 artiklan mukaisesti ja Kansainväliselle merenkulkujärjestölle Hongkongin yleissopimuksen 7 ja 12 artiklan mukaisesti. Tiedot on toimitettava myös ympäristöministeriölle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 224/2008, uusi 31 kohta seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

1 luku

1 luku

Yleiset säännökset

Yleiset säännökset

1 §

1 §

Lain soveltamisala

Lain soveltamisala

Tässä laissa säädettyssä järjestyksessä pannaan täytäntöön seuraavat seuraamukset:

Tässä laissa säädettyssä järjestyksessä pannaan täytäntöön seuraavat seuraamukset:

30) alusliikennepalvelulain (623/2005) 29 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu.

30) alusliikennepalvelulain (623/2005) 29 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu.

31) merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitettu kasvihuonekaasuintensiteettimaksu ja mainitun luvun 2 §:ssä tarkoitettu maasähkön käyttövelvoitteen laiminlyönnistä määrättävä maksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

A. Aluksen vaatimustenmukaisuustaseen laskentakaavat

- a) Aluksen vaatimustenmukaisuustase uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kasvihuonekaasuintensiteetin osalta on laskettava seuraavalla kaavalla:

Vaatimustenmukaisuustase [gCO ₂ eq]	$= \frac{(\text{GHGIE}_{\text{target}} - \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{\text{nfuel}} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k]}{}$
--	--

jossa:

gCO ₂ eq	Hiilidioksidiekvivalentti grammoissa
GHGIE _{target}	4 artiklan 2 kohdan mukainen aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin raja-arvo
GHGIE _{actual}	Aluksella käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin vuotuinen keskiarvo asianomaisella raportointikaudella

Jos alus kuuluu jääluokkaan IC, IB, IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan, yhtiö voi joulukuun 31 päivään 2034 asti pyytää, että jääolosuhteissa kulkemisesta johtuva lisäenergiankulutus jätetään pois.

Jos alus kuuluu jääluokkaan IA tai IA Super tai vastaavaan jääluokkaan, yhtiö voi pyytää, että aluksen teknisistä ominaisuuksista johtuva lisäenergiankulutus jätetään pois.

Molemmissa tapauksissa, joissa lisäenergiankulutus jätetään pois, edellä esitettyä vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa polttoaineen massan M_i arvot korvataan liitteessä V määritellyllä polttoaineen mukautetulla massalla M_{iA} ja vaatimustenmukaisuustasetta laskettaessa käytettävä GHGIE_{actual}-arvo lasketaan uudelleen vastaavilla M_{iA} -arvoilla.

- b) Aluksen vaatimustenmukaisuustase mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien liikenteen polttoaineiden alatavoitteen osalta on laskettava seuraavalla kaavalla:

$$CB_{\text{RFNBO}}[\text{MJ}] = \left(0,02 \times \left(\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times \text{LCV}_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n_{\text{RFNBO}}} M_i \times \text{LCV}_i \right)$$

jossa

CB_{RFNBO}	Vaatimustenmukaisuustase megajouleina (MJ) 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden alatavoitteen osalta
$\sum_i^{n_{\text{RFNBO}}} M_i \times \text{LCV}_i$	Muuta kuin biologista alkuperää olevista uusiutuvista polttoaineista ja/tai polttoaineista, joilla saadaan 5 artiklassa tarkoitettuja vastaavia kasviuonekaasupäästöjen vähennyksiä, käytetyn energian vuotuinen määrä

B. Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun kasviuonekaasuintensiteettimaksun laskentakaava

Merenkulun ympäristönsuojelulain 7 b luvun 1 §:ssä tarkoitetun kasviuonekaasuintensiteettimaksun määrä lasketaan seuraavasti:

- a) Kasviuonekaasuintensiteettimaksu aluksen kasviuonekaasuintensiteetin vaatimustenmukaisuustaseen osalta uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetun asetuksen 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti

FuelEU-seuraamus =		$\frac{ \text{ComplianceBalance} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$	
1. FuelEU-seuraamus		2. Euroina	
3. $ \text{ComplianceBalance} $		4. on vaatimustenmukaisuustaseen absoluuttinen arvo	
5. 41 000		6. on yksi metrinen tonni erittäin vähärikkistä polttoöljyä (VLSFO), joka vastaa 41 000 :ta MJ:a	
7. 2 400		8. Euroina maksettava määrä per vastaava metrinen tonni erittäin vähärikkistä polttoöljyä (VLSFO)	

- b) Kasviuonekaasuintensiteettimaksu mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevan alatavoitteen osalta

Jos

$$CB_{RFNBO} > 0$$

, kasviuonekaasuintensiteettimaksun määrä lasketaan seuraavasti:

FuelEU-seuraamus (muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet) =		$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$	
9.	FuelEU-seuraamus	10.	Euroina
11.	CB_{RFNBO}	12.	on muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden vaatimustenmukaisuustaseen arvo
13.	P_d	14.	muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja aluksen laitteistojen kanssa yhteensopivien fossiilisten polttoaineiden hintaero
15.	41 000	16.	on yksi metrinen tonni erittäin vähärikkistä polttoöljyä (VLSFO), joka vastaa 41 000 :ta MJ:a